

LE MAGAZINE NUMÉRO 1 EN FRANCE
Combi MAGAZINE
MAGAZINE
Combi
N°49
SEPTEMBRE
OCT. NOV. 2024
CAMPER – ROAD TRIP – OUTDOOR
Camper en famille
Le plaisir de voyager tous ensemble !
DEUX POSTERS XXL
Westfalia 1974
Bali Yellow
FM-165-KZ
Insolite Combi Train 1955 • Road-trip L'Espagne secrète • Carnet de voyage L'Islande
REPORTAGE COMPLET 14 PAGES
The French VW Bus Meeting
Près de 2000 vans Volkswagen réunis à Chérizet !
FRANCE MÉDIA GROUPE
L 11918 - 49 - F: 6,90 € - RD
BEL 7,90 € - CAN 11,99 $CAD - DOM/S 7,90 € - ESP GRE ITA 8,00 € - LUX 7,90 € - MAROC 80,00 MAD - PORT CONT 8,00 € - SUISSE 13,30 CHF - TOM/S 1050 XPF



03 20 26 26 33
6, Allée Saint-Eloi 59118 Wambrechies



Julien-David Collombet
Rédacteur en chef
juliendavid@collombet.com

Des aventures pas comme les autres

L'art de rouler et de voyager en Combi ne ressemble à aucune autre expérience du même genre. Rouler en Combi, c'est prendre le temps de contempler les paysages, découvrir des adresses inconnues, se perdre sur des itinéraires confidentiels… Voyager en Combi, c'est redécouvrir un mode de vie simple, prendre du plaisir à conduire un véhicule passionnant et authentique, et être acteur d'une belle aventure… De quoi écrire des souvenirs inoubliables et qui sont toujours le point de départ de belles histoires. Bref, rouler en Combi, c'est s'assurer de vivre des expériences pas comme les autres. Des plus simples aux plus organisées, des plus lointaines à celles d'une région voisine, toutes ont ce parfum d'authenticité et de passion qui anime les propriétaires et enthousiastes du Combi. Des anciens modèles Split aux plus récents Transporter, toute la famille se retrouve derrière cet « art de vivre », même si on trouve de plus en plus l'expression désormais trop galvaudée. On préférera dire que le Combi est un véhicule passionnant et envoûtant et que c'est uniquement en prenant son volant que l'on comprend le véritable sens de cet enthousiasme qui anime tous les propriétaires de la gamme des vans Volkswagen. Une atmosphère que l'on retrouve à travers cette sélection de reportages que vous allez pouvoir découvrir au fil des pages de ce numéro 49 de *Combi Magazine*. Modèles rares et insolites, Camper aménagés sur mesure, voyageurs éternels, aventuriers au long chemin… tous, Combi et fans, sont une nouvelle fois unis par la passion de ce van à l'histoire singulière. Pour s'en convaincre, il suffit de se replonger dans l'ambiance du rassemblement *French VW Bus Meeting* pour comprendre qu'une seule et même voix anime tous ces véhicules ornés du célèbre badge VW. Une grande famille, qui se salue sur la route, s'entraide en cas de panne, se conseille des spots « secrets », se partage des astuces techniques et s'organise pour des road-trips… Une ambiance et un état d'esprit que l'on retrouve aux quatre coins du globe, preuve en est que les bonnes vertus du Combi sont universelles, un peu comme les aventures qui en découlent.
C'est sûr, on n'a pas fini de rouler et de s'émerveiller au volant du célèbre Combi !
Bonne lecture à tous.



Crédit photo : **Sentidos Humanos / Unsplash Inc.**

6ème Edition

THE FRENCH VW BUS MEETING

CHÉRIZET (71)





MERCI À TOUS POUR VOTRE PARTICIPATION

RENDEZ-VOUS EN 2026 !

sur le lac

frenchvwbusmeeting.fr














10


16


18


26


34


40


54


62


70


76


82

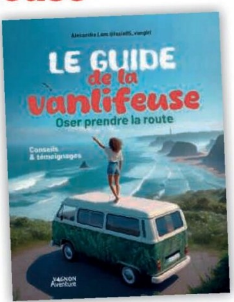

86

Crédits photos : Volkswagen AG, Kiki D. Bois, Ventje, D.R., J.-D. Collombet et road-trippers.

Le guide de la vanlifeuse

Émaillé de nombreux conseils, ce guide accompagne la *vanlifeuse* tout au long de son projet et de sa *vanlife* : le choix du van, le B.A.-BA pour bien vivre en van, la planification d'un road-trip, la préparation des choses essentielles à embarquer à bord de sa maison roulante, la gestion du retour à la routine après un road-trip, comment voyager en sécurité, ainsi que des idées de destinations. L'objectif de cet ouvrage ? Aider toutes les candidates à la *vanlife* à franchir le pas, à surmonter leurs peurs et à découvrir le goût du voyage nomade. Avec des témoignages, et des retours d'expériences de vanlifeuses, ainsi que des photographies de l'autrice et des illustrations.

17 x 22 cm – 128 pages
Prix : 14,95 €
www.vagnon.fr



La touche inox

Mecatechnic propose cet échappement complet en inox pour votre Transporter T3 ! En acier inoxydable 304, non seulement il est très convoité pour sa forte résistance à la corrosion mais il est d'une excellente finition. La touche ultime pour votre « Popo » équipé d'un moteur à refroidissement par eau (1,9 L et 2,1 L). Garanti 5 ans contre la corrosion !
www.mecatechnic.com



Album Souvenir

Il y a tout juste un an se déroulait le VW Bus Festival, à Hanovre, en Allemagne. Un événement organisé par Volkswagen, où plusieurs milliers de Combi et vans Volkswagen se sont retrouvés le temps d'un week-end. Le livre *VW Bus Festival 2023* vous replonge dans l'ambiance de cet événement, avec plus de 360 pages et de nombreuses photos des participants. Des clichés d'ambiance, des scènes de vie, des modèles de Combi exceptionnels… le livre retranscrit ainsi l'atmosphère qui a fait de ce festival une expérience inoubliable pour tous les passionnés et participants !

Par Christian Schlüter et Arne Olerth - Édition Delius Klasing
En allemand
360 pages et 3 999 photos.
Format : 21,3 x 28,1 cm
Prix : 29,90 €



Vite dit…



Une deuxième édition du Combi Trip au Maroc est déjà programmée au printemps 2025. Les pré-inscriptions sont ouvertes par courriel (www.vwafrica.fr). Pour rappel, les 25 places de la première édition se sont écoulées en quelques minutes. Ne tardez pas trop…

Le Naujac Bus Camp est un rassemblement de Combi Split et Bay Window. Comme chaque année désormais, il se tiendra du 13 au 15 septembre 2024, au camping du Pin Sec, à Naujac-sur-Mer (33). Au programme, village exposants, stands, animations pour les enfants, concert, concours et buvette… À ne pas manquer, un pot de l'amitié aura lieu le dimanche, à 11 heures, place de l'Église.

Karl Fourquemin organise des visites de la ville de Chinon (37) et de ses alentours en Combi. Des balades qu'il propose à bord de son Combi Split de 1965. Deux circuits sont proposés, avec pour chacun une expérience originale et gourmande.
Infos sur www.chinonvintagetour.fr

Barouders *only*

La nouvelle Victorinox Dive Pro est une montre qui s'adresse à celles et ceux qui aspirent quotidiennement à la performance, à la précision et à l'excellence. L'étanchéité de ces montres est garantie jusqu'à 300 mètres, chacun de ces modèles résistant également au sable, à la poussière, aux chocs et aux vibrations. Comme l'exigent les normes de plongée, la résistance aux chocs et la protection antimagnétique préviennent toute inexactitude et garantissent ponctualité et fiabilité. Cette résistance et ces performances exceptionnelles sont le résultat du remarquable savoir-faire des horlogers de Victorinox. Une nouvelle montre taillée pour l'aventure, proposée dans une variété de combinaisons de couleurs et de matériaux, également équipée de deux types de mouvements au choix, le quartz, éprouvé et fiable, ou le nouveau mouvement automatique qui dispose d'une autonomie de 38 heures et d'un affichage du jour et de la date avec réglage rapide.

La nouvelle montre Dive Pro de Victorinox est en vente dans les boutiques spécialisées, les magasins Victorinox et en ligne.





Micro-aventure en van

Il n'y a rien de tel que l'itinérance en van pour sillonner les régions de France en mode *slow*, hors des sentiers battus, et se dépayser. Embarquez à bord de votre Combi et vivez des road-trips choisis pour la beauté de leurs paysages et la richesse de leur patrimoine. Réserve naturelle de la Brière, lacs d'Isère, manoirs anciens du Perche, cascades et villages du Jura, route des vins en Alsace, randonnées côtières en Bretagne... autant de sources d'inspiration pour des échappées d'une durée de 2 à 5 jours, en pleine nature sauvage ou au cœur de sites d'exception.

17 x 22 cm – 128 pages - Prix : 14,95 €
www.vagnon.fr

Tente Tucana

Véritable extension à votre Combi associant praticité et opulence moderne, la tente Tucana offre un intérieur accueillant et habitable de 5x4 m, d'un espace libre spacieux et de un à deux auvents intégrés amplifiant en plein air l'espace de vie généreux de l'intérieur vers l'extérieur. Ici, les tissus en polycoton et en coton ignifugé sont indiqués à toute saison, appréciés pour leur capacité à s'adapter aux climats, ce qui en fait une référence dans le monde des baroudeurs.
À noter que la tente Tucana est protégée par un modèle déposé dans le monde entier.

Principales caractéristiques :
Tissu et traitement : Polycoton 200 g/m² et 285 g/m² | Coton ignifugé 320 g/m² (avec trou et rabat de poêle)
Tous les tissus ont été traités avec un agent anti-eau, UV, moisissure et pourriture.



By Michelin

Pas de doute, les guides et les cartes papier ont encore de beaux jours devant eux. Irremplaçables, les cartes sont toujours accessibles et elles ne nécessitent pas de batterie ou de réseau... Michelin nous propose deux nouvelles références pratiques et imprimées. L'édition 2024 des *100 Plus Beaux Détours de France* vous suggère ces petites villes touristiques où l'on est toujours sûr de trouver un patrimoine intéressant, une identité artisanale et gastronomique et un accueil de qualité. Ce sont des villes où il fait bon flâner. La carte « Roadtrips en Espagne & Portugal » propose quant à elle une série de 52 itinéraires à travers les plus beaux villages d'Espagne et du Portugal. Sites étoilés, visites, activités... cette carte est un véritable coup de cœur à glisser absolument dans la boîte à gants de son Combi ! En prime, les tracés GPX sont à télécharger.





La plus belle

En Combi, le problème de la poubelle se résume trop souvent à un sac pendu au rétroviseur. Flextrash est une solution astucieuse de poubelle nomade à installer facilement où l'on veut. Bas, le fondateur de cette marque hollandaise cherchait une solution efficace contre les déchets qui peuvent s'accumuler dans la voiture. Sa volonté était d'offrir un produit pratique et écoresponsable pour éviter que ces déchets finissent dans la nature. Et c'est ce qu'il a fait ! Sa marque Flextrash propose des poubelles de voyage souples de différentes tailles. Elles sont pliables, responsables et peuvent s'accrocher partout dans votre Combi grâce à leur système magnétique. En prime, ces poubelles sont fabriquées à partir de bouteilles en PET recyclé, et les sacs-poubelle sont fabriqués à partir de canne à sucre. Enfin, le couvercle est 100 % recyclé. Adieu les sacs qui pendouillent !
www.flextrash.com

Cuisson parfaite

C'est sûr, ce ne sera pas l'accessoire le plus léger à emporter à bord de votre Combi, mais c'est un véritable coup de cœur côté convivialité, comme lors d'un feu de camp ! La rôtissoire à pommes de terre de la célèbre marque allemande Petromax vous permet de cuisiner en plein air et de préparer des pommes de terre et des légumes avec un goût rôti. Sa capacité de 1,8 litre et sa longueur de 30 cm permet de cuire 3 pommes de terre simultanément. La cuisson dure environ 15-20 minutes. La rôtissoire est fabriquée en fonte de très bonne qualité, permettant une répartition optimale de la chaleur. À noter que la fonte a été traitée avec une huile protégeant le matériau et empêchant l'apparition de traces de rouille, ce qui la rend encore plus durable. Une fois utilisée, il est très facile de l'entretenir : il suffit de la nettoyer avec de l'eau chaude, du savon et de l'huile avant de la ranger.
www.petromax.com



Au chaud

Les couvertures Voited sont un « must have », que ce soit le soir autour d'un feu de camp, en montagne ou pour la plage hors saison… Colorées, doublées façon polaire ou encore plus légères pour être transportées facilement, il existe plusieurs types de couvertures Voited. Des couvertures d'extérieur efficaces sur tous les terrains, pour offrir une protection contre le froid et la pluie. Leur face extérieure est conçue à partir de bouteilles en plastique recyclées : un matériau isolant et résistant à l'eau. Selon vos besoins et les conditions météo, il est possible de transformer votre couverture en oreiller, en sac de couchage ou en cape imperméable. Légère et compacte, elle se replie facilement pour un encombrement minimum pendant le transport. Détail pratique : elle passe en machine pour un nettoyage facilité. En plus, une multitude de dessins et de graphismes sympas sont disponibles. **www.voited.fr**



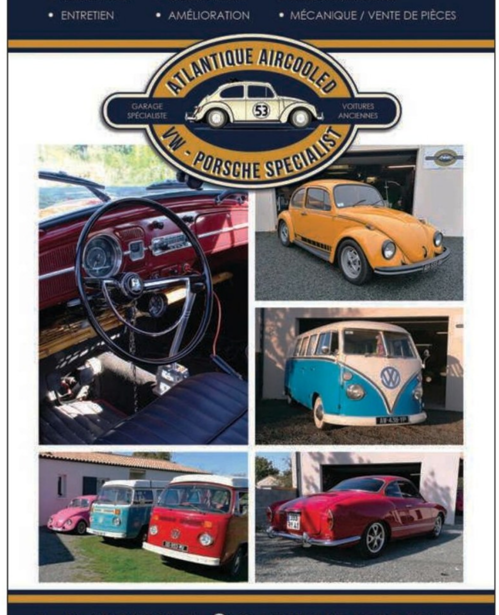


Nitecore

La lampe LR40 de chez Nitecore est une lanterne rétro multifonctions, rechargeable (USB-C). La LR40 éclaire avec 4 modes différents, dont des lumières chaudes dites d'ambiance, et peut servir de batterie externe pour recharger son téléphone grâce à sa sortie USB-A. Sa base est stable, la LR40 peut donc être installée sur une table de pique-nique par exemple. Sa boucle métallique permet de la suspendre où vous le souhaitez. Équipée d'une batterie interne de 4 000 mAh de puissance, la LR40 dispose d'une autonomie de 65 heures, soit environ 8 nuits. L'ajustement des niveaux de luminosité se fait progressivement, il suffit pour cela de tourner son capuchon de tête dans un sens ou dans l'autre. Avec son style rétro, la LR40 est une lanterne qui sera utile en camping ou à bord de votre Combi.

Puissance maximale : 100 lumens
Lumière rouge SOS : 10 lumens
Câble USB-C inclus
www.nitecore.fr


Retrouvez le meilleur
DE TOUS NOS UNIVERS PASSION
Abonnement magazine - Collections - Shopping
trek
50 MINI TREKS
Grands Reportages
UN ÉTÉ EN TOSCANE
KITE BOARDER
WIND
WING
ROAD TRIP
20 destinations en France et autour du monde
Combi
Camper en famille
VW
Buggy
Castle Party
www.francemediakiosque.com


• RÉPARATION • RESTAURATION • RÉFECTION MOTEUR
• ENTRETIEN • AMÉLIORATION • MÉCANIQUE / VENTE DE PIÈCES
ATLANTIQUE AIRCOOLED
GARAGE SPÉCIALISTE
VOITURES ANCIENNES
VW - PORSCHE SPECIALIST
06 69 24 92 53
ST JULIEN DE L'ESCAP (17)



BILLET

Stars & stripes*

Texte **JDC**

Les Combi n'échappent pas à l'engouement croissant pour les années 70 et 80 que l'on retrouve désormais, graphiquement, un peu partout et qui, avouons-le, lui colle à la peau. Parmi les tendances du moment, il y a ces fameuses séries de bandes de couleurs autocollantes que l'on pose sur les flancs (et qui peuvent se prolonger sur la face avant). Ici, l'opération est claire, il s'agit de rendre son Combi plus coloré, plus sympathique… plus seventies ! Une personnalisation qui nous replonge une fois de plus dans ces gimmicks américains de l'époque. Il s'agissait alors de rendre son automobile plus sportive, plus musclée. Quitte à faire croire que cette dernière était capable de rouler en compétition, puisque justement, les modèles engagés dans des célèbres courses étaient ainsi décorés ! Les adeptes vous le diront, les bandes latérales donnent du punch aux véhicules. Côté look, elles confortent les lignes du véhicule, surtout sur un Combi qui dispose d'une belle longueur latérale. Fuyantes pour évoquer la vitesse, posées pour affirmer les lignes de la caisse, ou en dégradé pour se faire plus discrètes… Reste alors le choix des couleurs. Les tons chaleureux apportés par l'incontournable trilogie jaune/orange/rouge feront toujours leur effet. Plus osé, piocher dans les nuances de la teinte de la carrosserie peut donner l'illusion que l'artifice est d'époque. La décoration renforce alors l'aspect vintage du Combi. Bref, il existe assez de couleurs pour se laisser aller dans des choix et des compositions étonnantes. De quoi se démarquer et pourquoi ne pas rendre son Combi célèbre, à l'image des propriétaires du modèle utilisé sur le compte instagram Pasckthebus. Hannah et Hunter ont décoré leur modèle Westfalia de bandes jaunes et orange. Résultat, le Combi est aujourd'hui suivi par plus de 250 000 fans ! Un Combi qui doit sans aucun doute sa renommée à cette subtile décoration, identifiable en un clin d'œil… et tellement seventies ! Enfin, bonne nouvelle, si votre décoration vous lasse, il sera toujours possible de la retirer et d'opter pour une nouvelle combinaison de couleurs la saison suivante. Il existe même des kits prêts à poser pour quelques dizaines d'euros. Bref, pas de doute, on n'a pas fini de « striper » son Combi !

** Surnom donné au drapeau américain.*

Véritable phénomène du moment, l'ajout de bandes colorées sur les flancs d'un Combi permet de personnaliser son van, tout en conservant l'esprit vintage de son véhicule.



SUPER VW #392

Actuellement en kiosque


Le Combi, aujourd'hui remis en route, coule une paisible retraite dans le sud de la France.

COMBI T2B RIVIERA

Seconde carrière

D'après **le propriétaire**

Jean-Paul Dardes est un fidèle lecteur de *Combi Magazine*. Il nous raconte l'histoire et l'acquisition de son Combi Bay Window. Un Camper Riviera T2b de 1976 au passé limpide. Un modèle qui revient de loin !

Retour en arrière. Nous sommes le 16 janvier 2017, et après une bonne vingtaine d'années de mise en sommeil de son projet d'acquérir un Combi, ce dernier refait surface. Aussi, après avoir repris d'innombrables recherches sur internet, mené de longues réflexions familiales et eu de nombreux échanges de mails avec différents garages spécialisés, le bon de commande est enfin signé. Il concerne un modèle Bay Window T2b Riviera blanc de 1976, importé des États-Unis et acheté sur dossier photos auprès de l'ancien atelier belge Roland Bus Farm. Dans la foulée, la liste des travaux mécaniques est validée et il est prévu de prendre possession du Combi six mois plus tard. Le temps de patienter, et en juillet 2017, c'est le retour par la route en deux jours depuis la Belgique jusqu'au sud de la France. Un premier voyage qui résonne déjà comme une aventure en soi, pleine d'appréhension, avec un vrai goût de liberté, et la fierté (sans doute mal placée) de rouler avec des plaques d'immatriculation US durant ces 1000 kilomètres. Un engouement soutenu par des tas de sourires croisés.

Si le fait de posséder un Combi est une chance, se retrouver propriétaire d'un modèle première main à l'histoire connue est une chose rare, les véhicules étant souvent passés de propriétaire en propriétaire au fil du temps.

Au-delà de l'objet du désir qui était enfin arrivé à la maison et de l'investissement prévu pour continuer de peaufiner l'intérieur comme l'extérieur pour notre utilisation en escapades les week-ends ou lors de courtes vacances, la curiosité s'est immédiatement portée sur l'histoire attachée à ce véhicule marqué par les stigmates du temps. Grâce au certificat d'immatriculation américain (et aussi grâce à internet), j'ai pu retrouver la biographie des premiers et uniques propriétaires (hélas décédés en octobre 2015) qui ont passé toute leur vie dans une petite ville de l'État de l'Idaho. Puis, j'ai trouvé une trace de leurs enfants dispersés aux États-Unis. Grâce aux e-mails de certains, nous avons pu envoyer un message expliquant notre acquisition et la démarche de restauration respectueuse de l'aspect originel du Combi, sans pour autant le « muséifier ». Puis… rien ! Pas de réponse et forcément une grosse déception jusqu'à tenter ma chance à nouveau, plus d'un an après, en envoyant un nouveau message à une autre adresse électronique. Et là, surprise, en octobre 2019, je reçois un mail en retour. Il s'agit de l'un des fils, William, très surpris et



Jadis utilisé pour les vacances et durant les week-ends, de nombreuses cartes de la région ont été retrouvées à bord du Combi. De beaux souvenirs.



Le Combi est resté stocké dehors, tel quel, durant une quinzaine d'années.



Durant son stockage sauvage, la végétation a repris ses droits, et un énorme nid de guêpes s'est installé sur le flanc du Combi.



À bord, un atlas routier d'époque, de l'Idaho, a été retrouvé. Notez la lampe de poche vintage, elle aussi dégotée à bord.

Les Combi dotés de belles histoires sont les plus attendrissant. En être l'heureux propriétaire, c'est s'assurer d'un rôle de gardien, avec la charge d'écrire la suite…

heureux de revoir une photo du Combi de ses parents. Il raconte qu'à leur mort, il avait vendu le van à sa cousine Korina qui pensait le restaurer. Mais elle a finalement renoncé… Il faut dire qu'entre-temps le Combi était resté à l'abandon dans le jardin de la maison, et ce, durant 15 ans (un vrai *survivor* !), comme en témoignent les photos que William nous a adressées. Quelques mois plus tard, il complétait cet envoi avec deux autres photos tirées d'albums familiaux (et la promesse d'en trouver d'autres) qui nous ont replongé dans cette toute fin des années 1970. Des souvenirs de sorties de pêche et chasse, et des vacances en famille en VW, en Californie, mais aussi dans de très nombreux autres États. Évidemment, nous espérons toujours en savoir, et surtout en voir, un peu plus (sans être intrusifs) par l'envoi d'autres clichés sur les road-trips de notre cher Combi dans cette Amérique des années 80. Une façon de perpétuer la mémoire de cette icône automobile, car, c'est bien connu, un Combi ne meurt jamais !

Notre Combi a ainsi remonté le cours du temps et de ses origines européennes, en traversant de nouveau l'Atlantique quarante ans après sa sortie d'usine. Chaque regard que nous lui portons invite à la contemplation et au détachement par rapport à la perfection. Chaque trace, chaque point de corrosion ou brûlure de la peinture par le soleil, souligne le caractère irréversible du temps qui passe et l'aspect éphémère de toute chose, et appelle à apprécier la beauté des choses imparfaites, atypiques et patinées par les années et les épreuves. Indéniablement, le Combi est une parabole de la vie et de la transmission entre générations…

COMBI T2b DE 1976

- Produit le 27 février 1976, en Allemagne.
- Moteur 4 cylindres à plat refroidi par air – Type 4 de 2.0 litres (1971 cc – 70 cv) à injection (modèle GD).
- Aménagement intérieur type « Camper » par Riviera Motors (Automotive Services Inc. – Vancouver, WA) réalisé en juillet 1976. Tissus et meubles spécifiques, 2/3 toit relevable, etc.
- Peinture blanche d'origine (L90D) et intérieur simili cuir (Canyon).
- Équipé d'un kit régulateur de vitesse (Dana Corp.) et d'une réserve de gaz sous le châssis (pour le réchaud).

Un seul propriétaire : acheté le 28 juin 1978 par Mary & William D. Steigers (Lewiston, Idaho). Utilisation familiale et loisirs (pêche, chasse, camping…) dans de nombreux États des USA, jusqu'en mai 1999. Abandonné durant quinze ans en plein air, puis importé en septembre 2016. Véhicule dans son état d'origine et en configuration d'époque.



LE COMBI TRAIN

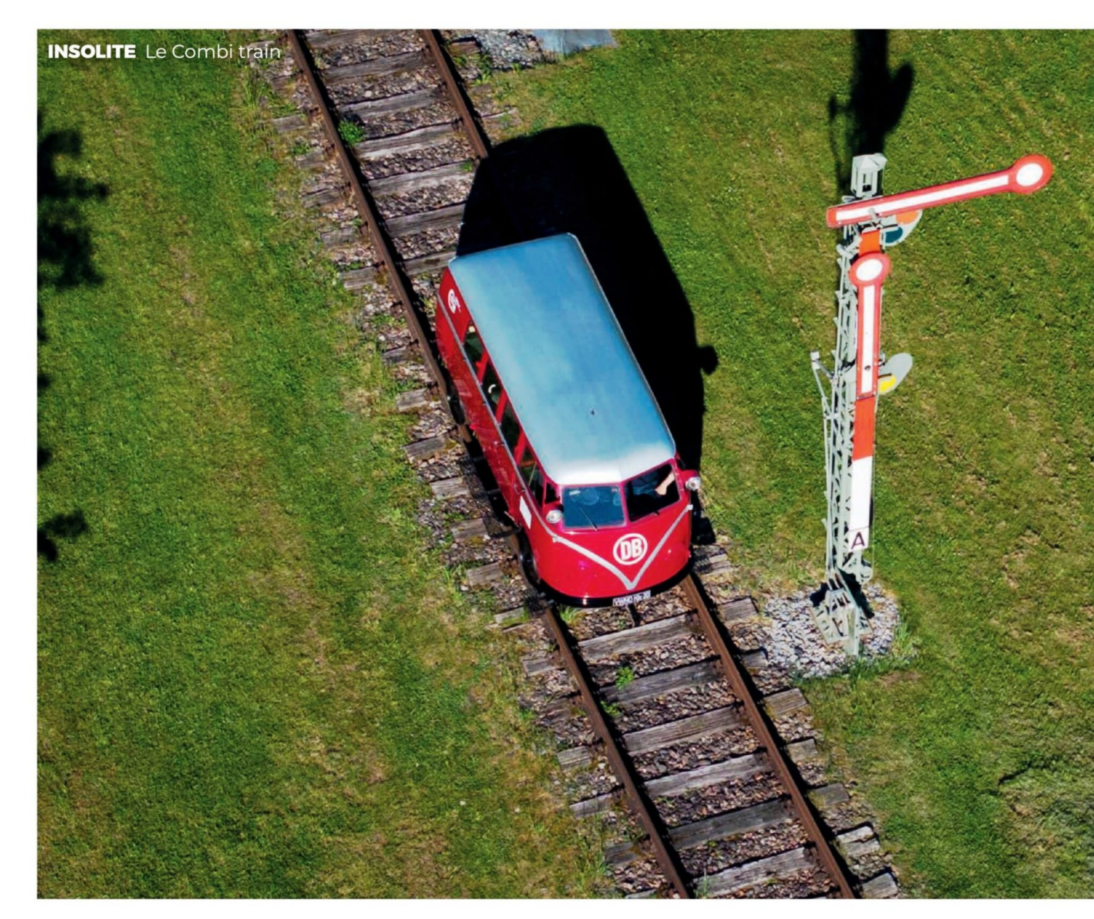
Sur des rails

Depuis toujours, l'histoire du Combi s'accompagne de transformations et de déclinaisons toutes plus improbables les unes que les autres. En témoignent les photos et les archives qui refont régulièrement surface, à l'image de certains modèles déjà publiés dans nos pages. Une richesse hors norme, qui, dernièrement, s'est concrétisée par une découverte et une restauration incroyable signée par Volkswagen : un Combi train de 1955 !

Par **Julien-David Collombet,** photos **Volkswagen Commercial Véhicules**

Cette incroyable photo laisse penser qu'il s'agit d'un réseau ferré miniature HO... Et pourtant, ce Combi train est bel et bien authentique. Il vient d'être restauré par le département Volkswagen Utilitaires (VWNO).


DB



Les experts du pôle Classic Vehicles du département Volkswagen Utilitaires (VWNO) ont une fois de plus découvert un joyau historique de l'histoire du Combi ! Après le spectaculaire Half-Track Fox, un Combi Split transformé pour une utilisation tout-terrain, avec quatre essieux et des chenilles entraînées par une chaîne (*Combi Magazine #42*), le même département vient de dévoiler sa dernière trouvaille, tout aussi unique : le Combi train de 1955 – également connu sous le nom de Klv-20. Et quand nous parlons de Combi train, nous ne parlons pas d'un Combi ferroviaire qui faisait office de véhicule de service pour des manœuvres en gare... En fait, il s'agit bel et bien d'un Combi VW qui circulait réellement sur les rails ! L'incroyable mélange d'un train et d'un Combi Split !

Imaginé après la Seconde Guerre mondiale, le choix d'utiliser un Combi en guise de draisine fut conforté pour des raisons de coût et de rapidité de production, la caisse du Type 2 offrant aussi des dimensions et des caractéristiques idéales.

Nous sommes en 1954. La Deutsche Bundesbahn (la compagnie des chemins de fer fédéraux allemands) est confrontée au défi de se procurer rapidement des nouveaux véhicules de service compacts pour ses chemins de fer. Au lieu de développer un nouveau véhicule en partant de zéro, afin de gagner du temps (et de l'argent), ils ont l'idée de combiner le très polyvalent Combi avec un châssis ferroviaire ! Deux entreprises sont alors chargées de construire ce véhicule compact doté d'un moteur propulsion. Le « train » reçoit dans la foulée le nom de code Klv-20. En l'espace d'un an, les sociétés Martin Beilhack (Rosenheim) et Waggon-und Maschinenbau GmbH (Donauwörth) vont ainsi chacune transformer 15 unités pour une utilisation ferroviaire ! Le véhicule ici présenté et restauré, est un exemplaire qui a été fabriqué par Beilhack. Il fait donc partie de ces « Combi ferroviaires » qui étaient principalement utilisés dans les dépôts dédiés à la maintenance des voies ferrées

Restauré par le département Classic de Volkswagen Utilitaires, ce rare Combi Barndoor reconverti en draisine est un authentique modèle qui fut fabriqué et mis en service au milieu des années 50.


L'une des principales vocations de ce Combi train était d'intervenir sur les signaux des voies ferrées, lors d'opérations de maintenance.



Ce Combi train de 1955, également connu sous le nom de Klv-20, est l'un des 30 exemplaires qui faisaient office de véhicule de service en Allemagne, dans les années 50 à 70.


Les marchepieds sont typiques de ceux que l'on trouve sur les anciennes draisines.


À l'arrière, les deux feux ont été remplacés par cet unique modèle spécifique aux trains de l'époque.

et à la réparation des signaux. Leur mission était d'effectuer des déplacements d'inspection et de réparation. La trentaine de Combi train Klv-20 fabriqués a vu ces modèles rester en service pendant un temps considérable. Et pour cause, ce n'est que dans les années 70 qu'ils ont été en grande partie mis de côté. Aujourd'hui, il ne reste qu'une poignée de ces véhicules encore en état de marche et en aussi bon état, comme le Klv-20 de VWNO, qui porte le numéro de véhicule 20-5011.

En 1955, deux sociétés se sont partagées le marché et la production des Combi trains. Chacune a assemblé 15 exemplaires, ce qui porte la fabrication totale à 30 Combi trains. À ce jour, il n'en reste que quelques-uns, dont plusieurs en bon état semble-t-il.
Côté technique et assemblage, le Combi train Klv-20 se compose essentiellement de trois éléments : la carrosserie d'un Combi Split, un modèle « barn door » s'il vous plaît, un moteur industriel Volkswagen de 21 kW soit 28 ch, et un châssis avec un système hydraulique qui fait office de mécanisme de levage et de rotation de l'ensemble. Cela permet au Klv-20 d'être soulevé, retourné et remis sur les rails par une seule personne, au lieu de devoir revenir au point de départ en marche arrière ! Un système très ingénieux et pratique, puisque le véhicule ferroviaire pouvait ainsi être utilisé de manière très flexible. Afin de garantir que le « Combi train » soit conforme aux prescriptions relatives aux véhicules ferroviaires auxiliaires, les feux avant et arrière ont été retirés et les emplacements ont été recouverts de nouvelles pièces façon clones en métal pour les phares avant. Les feux standards prévus pour les véhicules ferroviaires ont alors été installés : deux feux blancs à l'avant fixés sur les montants et un feu rouge à l'arrière droit. Côté histoire, le Klv-20 de VWNO a débuté sa carrière au dépôt ferroviaire de Plattling, en Bavière. Il a ensuite été utilisé au dépôt de maintenance des signaux de Plattling. Après avoir été mis hors service dans les années 70, le Combi ferroviaire a trouvé un nouveau domicile dans la région du Palatinat, au sud-ouest de l'Allemagne. En 1988, il a été acquis par un collectionneur ferroviaire du Land de Hesse. Ce Combi train fait désormais partie de la collection des véhicules classiques de Volkswagen Commercial Vehicles, basé à Hanovre.

Le Combi train peut atteindre une vitesse de 70 km/h grâce à un moteur pied moulé plus coupleux. Une version industrielle du quatre cylindres à plat, qui développe 28 ch.
Il est intéressant de noter qu'il existait jadis une brochure de vente pour ce Combi inhabituel. Le document décrit le véhicule comme suit (extrait de la brochure originale) : « C'est un véhicule



Le Combi est un véhicule qui aura été utilisé dans une quantité incroyable de fonctions aussi diverses que variées. Cette déclinaison façon train est l'une des plus improbables !


Ne cherchez pas le volant, il n'y en a pas… Très certainement la seule série de Combi ainsi configurée !


L'éclairage spécifique des trains de l'époque a été installé lors de la fabrication du Combi train.

sur rail à usage universel. En tant que petit bus ou fourgon ferroviaire, il est doté d'une carrosserie de Combi Volkswagen attrayante, aérodynamique et équipée de manière appropriée. » Ces Combi, qui sont désignés comme des Type GBA 1, sont équipés du moteur VW d'origine, à savoir un moteur essence, quatre cylindres à plat. La boîte de vitesses manuelle, montée de manière rigide et bridée, comporte quatre rapports et une marche arrière. La puissance est transmise de la boîte de vitesses aux roues motrices via deux essieux oscillants latéraux avec corps articulés (des trompettes modifiées). L'unité de puissance ainsi composée est montée dans un cadre de châssis soudé à partir d'acier profilé. Le cadre, solide, accueille également les essieux, qui sont amortis et guidés. Les roues sont en acier et ont un diamètre de 550 mm. Des éléments en caoutchouc sont montés entre la jante et le noyau de roue selon le système « Bochumer Verein », ce qui permet d'amortir très efficacement le bruit du véhicule. Cependant, les véhicules pouvaient aussi être équipés de roues ordinaires ! À noter enfin que les essieux fonctionnent et reposent sur des roulements à rouleaux aux dimensions généreuses. Pour finir avec la partie technique, les quatre roues sont équipées de freins à mâchoires internes, qui sont activées à l'aide de la pédale de frein via un système oléo-hydraulique. Une paire de roues peut également être freinée mécaniquement à l'aide du levier de frein à main verrouillable.

Ce Combi train regorge de détails techniques ingénieux, comme ce système qui permet de le retourner facilement sur lui-même et de repartir en direction inverse, toujours dans le bon sens.

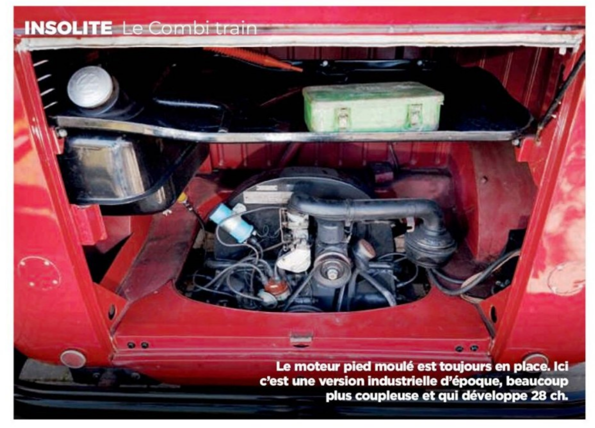
La carrosserie du Combi train est reliée au châssis via des éléments en caoutchouc. À l'intérieur, le Combi train dispose de trois banquettes bien rembourrées : une au niveau du poste de pilotage avec deux sièges, puis deux rangées dans l'habitacle avec trois places chacune. Cela suppose que le Combi train pouvait transporter jusqu'à huit personnes… comme un Microbus. Les deux banquettes de l'habitacle peuvent être facilement retirées afin que l'espace puisse être utilisé pour le transport de marchandises et outils. Comme sur un Combi, le poste de pilotage est accessible par les deux portes avant ; l'habitacle ou l'espace de chargement est lui aussi toujours doté de ses deux portes battantes latérales. Les phares, les feux arrière et les éclairages intérieurs sont harmonieusement intégrés à la carrosserie. Le groupe motopropulseur est toujours situé à l'arrière du véhicule et il est facilement accessible depuis l'extérieur par le capot moteur d'origine. Enfin, le véhicule est équipé de ce fameux dispositif de levage



Descriptif

Base : Combi Volkswagen T1
Année de fabrication : 1955
DB type : 200 -1A-bm1
Moteur : Volkswagen industriel 4 cylindres à plat
Cylindrée : 1 192 cc
Puissance : 21 kW / 28 hp
Vitesse maxi : 70 km/h
Nombre de places : 8 (chauffeur compris)
Longueur approx. : 4 100 mm
Hauteur approx. : 1 750 mm
Largeur rails: approx. : 1 850 mm
Empattement : 2 400 mm (identique version route)
Poids approx. : 1 550 kg
Chargement autorisé : 670 kg
Poids maxi du véhicule : 2 220 kg
Largeur de la roue / rail : 1 435 mm
Diamètre des roues : 550 mm

Lors du premier essai, après la restauration complète, le Combi a emprunté 32 kilomètres de voies ferrées, dont 5 kilomètres dans des tunnels.



Le moteur pied moulé est toujours en place. Ici c'est une version industrielle d'époque, beaucoup plus coupleuse et qui développe 28 ch.



Le châssis du Combi a été fabriqué à l'époque, sur mesure, afin de répondre aux exigences d'une utilisation sur des rails.



Une personne seule peut activer et manipuler le système qui fait pivoter de 180° la partie supérieure du train. Il peut ainsi repartir dans l'autre sens.



À bord, deux banquettes peuvent accueillir six passagers. Il s'agissait alors des travailleurs chargés d'intervenir sur les voies ferrées.

et de retournement hydraulique, avec un plateau tournant qui repose solidement sur des axes. Il est actionné par une pompe manuelle, ce qui permet de faire tourner le véhicule sans effort, dans le sens de déplacement souhaité et par une seule personne.

Piloter un Combi train et se laisser guider par les rails est une expérience incroyable et déstabilisante pour un utilisateur de Combi, davantage habitué à tenir le volant et à conduire véritablement son véhicule.
Toujours au rayon des choses surprenantes que l'on peut retenir concernant ce Combi train, c'est l'absence du rétroviseur extérieur et du volant ! Un fait qui ne surprendra pas les amateurs de train, mais qui offre une sensation totalement inconnue pour les fans et conducteurs de Combi. Ainsi, parcourir les premiers mètres est une expérience véritablement surréaliste.

Environ une trentaine de Combi ainsi transformés en draisines furent assemblés dans les années 50. Aujourd'hui, seule la moitié semble encore exister, ce modèle entièrement restauré étant le plus bel exemplaire.

Mais, on s'habitue vite au grondement constant des voies. Sur les rails, on ne peut alors que profiter du paysage.

Ce spécimen rare a fait sa première sortie sur le tracé pittoresque, et touristique, d'un chemin de fer réservé à des chariots à pédales, à Lengenfeld unterm Stein. Tobias Twele, de Volkswagen Commercial Vehicles Oldtimer, décrit cette expérience étonnante : « La remise en service du Klv-20 a été une épreuve émouvante pour notre équipe. Il n'y a pas beaucoup de versions du Combi que nous n'avons pas vues ou conduites. Mais ce Combi ferroviaire était vraiment nouveau pour nous ! C'est pourquoi ce fut un moment très particulier pour tout le monde, surtout lorsque nous avons traversé pour la première fois le viaduc de 24 mètres de haut avec toute l'équipe de l'atelier à bord. Au total, nous avons parcouru plus de 32 kilomètres sur les voies lors de ce premier voyage, dont 5 kilomètres dans des tunnels, et nous avons grimpé 154 mètres de dénivelé. Nous avons traversé à de nombreuses reprises l'impressionnant viaduc de Lengenfeld, long de 244 mètres ! ».
Un Combi qui pourrait sans aucun doute nous donner l'envie de reprendre le train !

Ce Combi train a été assemblé sur une base de « barn door » de 1955. Un modèle qui vient d'être entièrement restauré.

On vous laisse imaginer la tête des habitants de ce village lorsqu'ils ont vu passer ce Combi sur les rails !

WESTFALIA 1974

Le bonjour d'Albert

Après un périple sur les routes de France que vous avez pu suivre dans le n° 47 de *Combi Magazine*, les road-trippers Sébastien et Océane ont décidé qu'il était temps de récompenser à sa juste valeur leur Combi Westfalia de 1974 affectueusement dénommé « Albert Combi ». Place à une remise à neuf afin de lui redonner son bel éclat d'antan.

Texte et photos **Kiki D. Bois**





Quoi de mieux qu'un Combi Westfalia pour partager des moments conviviaux en famille ? Pour cela, Albert Combi remplit parfaitement son rôle.



Trop déformé sur ses bords pour être sauvé, le toit du Westfalia a été changé pour un exemplaire neuf provenant de chez Station Air Cooled 41.



Les feux de position latéraux trahissent sa provenance américaine en dehors de la couleur spécifique.



La petite tablette relevable extérieure est bien pratique pour accueillir une lampe à pétrole ou comme ici un thermos Coleman vintage assorti à Albert.



On ne sait pas pourquoi, mais plusieurs passionnés français ont craqué sur le mode de vie nomade en van aménagé après leur retour d'un voyage dans l'hémisphère Sud. Il y a d'abord eu le cas de Clément et Camille, pour qui ce fut une véritable révélation lors de leur découverte de l'Australie en van. Ils ont tellement été métamorphosés, qu'ils se sont offert plus tard leur Transporter T3 baptisé « Joey » que vous pouvez également découvrir en détails dans ce numéro de *Combi Magazine*. Puis, voilà maintenant un autre cas similaire avec Sébastien, qui a lui passé sept mois en Nouvelle-Zélande, en mode baroudeur. Y aurait-il dans cette partie du globe un élément impalpable qui déclenche l'envie de vivre plus libre ces moments de vacances et de loisirs au volant d'un Combi ? Allez savoir... En tout cas, la réponse est peut-être dans ces grands espaces traversés, qui donnent ce sentiment exaltant de découvrir des terres que l'homme n'a peut-être pas encore souillées. Tout cela avec cet esprit « conquête de l'Ouest » auquel on compare souvent ces contrées désertiques australiennes et néo-zélandaises où le simple fait de ne pas embarquer assez d'eau est presque un geste suicidaire. À la différence de Clément et Camille qui ont loué un van pour deux mois, il était hors de question pour Sébastien d'amputer son budget avec la location d'un van sur une période de sept mois. Du coup, après avoir acheté un fourgon Toyota Lite Ace des années 90, l'aventure s'est jouée avec un aménagement sommaire afin d'être pleinement autonome... De quoi prendre goût à ce mode de vie.

Les années 2010 se déroulent et l'envie de partager des moments en famille agit comme un élément déclencheur. Motivé par un ami déjà propriétaire d'un Combi, Sébastien décide de se lancer dans la recherche d'un modèle équipé Camper.

Les souvenirs et les rencontres engendrées par ce long road-trip effectué en 2010, forgent l'esprit de Sébastien. Comme tout un chacun parti au long court, le retour à la vie « normale » est un cap souvent appréhendé. Il le passe très bien. La décennie des années 2010 est placée sous le signe de la stabilisation professionnelle, de son mariage avec son épouse Océane et l'arrivée, en juin 2019, de son premier enfant, Noé. C'est à partir de ce moment important de sa vie que Sébastien commence à cogiter. On se souvient tous de notre enfance et de ces



Témoignage de sa vie antérieure californienne, Sébastien conserve religieusement la plaque d'immatriculation d'origine de son Combi.

vacances au camping (parfois), avec cette ambiance particulière mêlée de rencontres avec d'autres enfants, les jeux de plage… C'est avec ce constat en tête que Sébastien va entrevoir ses loisirs sous un nouvel angle en côtoyant Alex Pompom, un branché Combi et propriétaire de « Bernie le Combi », qui n'aura de cesse de tenter de le convaincre de franchir le cap avec l'acquisition d'un Combi. C'est ainsi que Sébastien se met à scruter les annonces à la recherche de la perle rare. Le fruit de ses nombreuses heures passées sur le clavier de l'ordinateur aboutit à une première visite en région parisienne. Mais le Combi sélectionné n'est pas du goût de notre ami et les séances d'investigation reprennent de plus belle. Finalement, vers la fin de l'été 2019, la rencontre avec Tanguy de chez Air Cooled Import en Belgique va précipiter les choses dans le bon sens. Tanguy lui propose plusieurs Combi Bay Window intéressants. Parmi ces modèles, une version attire l'œil de Sébastien. Il s'agit d'un Westfalia T2B de 1974. Destiné au marché US, il a effectué son retour sur le vieux continent en passant par l'Angleterre. Avec sa couleur Bali Yellow L62H exclusivement réservée au marché américain, ce Westy sort son épingle du jeu aux yeux de Sébastien, avec en prime un prix correspondant vraiment à son budget initial. Que demander de plus ?

Véritable icône, la mythique déclinaison Camper du Combi signée par Westfalia, demeure un compromis très attractif pour une famille à la recherche d'évasion, d'aventures et de beaux souvenirs à son bord.

Avec le confinement, l'expression « reculer pour mieux sauter » prend tout son sens… Une fois les restrictions levées, une première escapade est organisée à bord d'Albert. L'occasion de se rendre compte des points à améliorer.

En octobre 2019, Sébastien et son frère prennent la direction de Bruxelles. Arrivés dans la capitale belge, Denise, une amie, les emmène jusqu'à la ville de Maline où se trouve le Combi. Quand le



La petite famille au grand complet avec Sébastien, Océane, Mathis le petit dernier et son grand frère Noé.

duo aperçoit le Westfalia avec sa fameuse teinte Bali Yellow, il se rend compte que le van revêt une patine qui a subi les assauts répétés du soleil californien brûlant la carrosserie plus que de raison. Comme le Combi vient des États-Unis, Sébastien et son frère lui trouvent tout de suite un sobriquet : « Albert Combi », une référence phonétique à la célèbre marque de vêtement américaine. Mécaniquement, le moteur Type 4 de 1 700 cc tourne à merveille et c'est sans aucun souci mécanique que le voyage du retour dans les Yvelines se passe avec une vitesse de croisière de 100 km/h. C'est déjà un bon point très positif pour « Albert ». Malheureusement, pour en profiter pleinement, il faudra attendre, car peu de temps après survient le confinement lié à la pandémie. Au sortir de cette période bizarre, la première sortie est organisée

Entre les moments de partage passés à son bord et les kilomètres d'évasion parcourus… le Combi demeure un fantastique vecteur pour entretenir des liens familiaux que l'on peut alors tisser au fil des voyages.

en mai 2020. Toute la famille embarque à bord d'Albert, accompagnée d'Alex et Morgan, sa compagne, sans oublier « Bernie le Combi ». Les deux couples passent un merveilleux premier week-end à tout juste 100 kilomètres de chez eux, en Eure-et-Loir. La première nuit passée dans Albert reste un moment magique pour Sébastien et Océane, malgré une nuit agitée par le croassement des nombreuses grenouilles présentes près d'un étang. Le couple est émerveillé en voyant les yeux ébahis du petit Noé au lever du soleil. Pour ce premier moment de partage, le Combi est totalement dans son jus. Aussi, pour améliorer les futures sorties, la première chose à laquelle Sébastien songe est de faire fabriquer par la société MVM26 deux meubles inspirés des modèles Westfalia. La deuxième phase de travaux concerne l'électricité mise aux normes par une réfection du circuit électrique auxiliaire, afin de pouvoir profiter des équipements tels que le nouveau frigo à compression, en




Le poste de pilotage est impeccable, comme à sa sortie d'usine en 1974.



Depuis qu'il est tout petit, Noé a pris possession d'Albert Combi.


Pas un seul Combi n'échappe aux petits accessoires emblématiques comme la danseuse hawaïenne ou l'attrape-rêves issu de la culture amérindienne.

remplacement de celui d'origine hors service. Une nouvelle pompe à eau permet d'avoir une arrivée d'eau bien utile lors des sessions camping. Dans la foulée, le Combi reçoit aussi un nouveau coupleur de batterie et quelques branchements qui faisaient défaut au moment de l'achat sont corrigés. C'est ainsi, dans un Albert remis à niveau, que Sébastien, Océane et Noé partent en famille durant deux étés complets passés à sillonner la France, dont leur voyage dans les Alpes que vous avez découvert. Et c'est après ce beau périple alpin que la décision est prise de redonner une seconde jeunesse à Albert en s'attaquant à sa carrosserie. Pour cela, Sébastien fait appel à un carrossier local, Pascal, qui se charge d'éliminer une à une toutes les petites bosses et les impacts que le fourgon a accumulé au cours de sa vie outre-Atlantique.

La luminosité de la teinte Bali Yellow apporte une belle dose de couleur sur les routes. Ajoutez à ceci la rareté de cette couleur, et vous voici avec un Combi à la fois original et désirable.

Dans la manœuvre, la baie de pare-brise propice à la propagation de la rouille est traitée, tout comme la jonction avec le toit relevable. Monté avec une roue de secours sur la face avant, ce qui n'est pas du goût de Sébastien. Le carrossier se voit confier la mission de boucher tous les trous afin que le Combi retrouve son faciès original agrémenté de son célèbre logo VW chromé. Albert ayant subi quelques chocs au cours de sa longue vie de baroudeur, la face avant est redressée dans les règles avant de passer à l'étape de la mise en couleur de la sublime teinte Bali Yellow exclusivement réservée aux clients américains. Cette teinte ne restera d'ailleurs au catalogue que durant deux millésimes (1974 et 1975), faisant de ces versions « Bali Yellow » des modèles un peu à part dans l'histoire du Combi. Pendant que le carrossier tape dans la tôle, Sébastien ne reste pas les bras croisés. Il s'occupe de la réfection des vitres jalousies qu'il restaure en démontant toutes les lattes une par une pour faire sabler les mécanismes ! Lors de cette restauration, le toit d'origine Westfalia étant trop déformé sur les flancs, un toit neuf provenant de chez Station Air Cooled 41 lui est substitué. Pour optimiser son utilisation, la barre de levage d'origine est remplacée par un kit vérins de chez Combi Toit, tandis que les compas viennent de chez Repro Westy. Avec un toit et ses équipements neufs, pas question de conserver la toile Westfalia trahissant son usage intensif. Pour cela, direction Oléron, en mai 2023, avec un

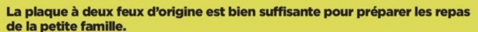


La conversion en lit se fait en quelques secondes. Elle offre une belle surface de couchage pour deux adultes.



Certains meubles s'inspirant des modèles Westfalia ont été conçus par la société MVM26.





La plaque à deux feux d'origine est bien suffisante pour préparer les repas de la petite famille.

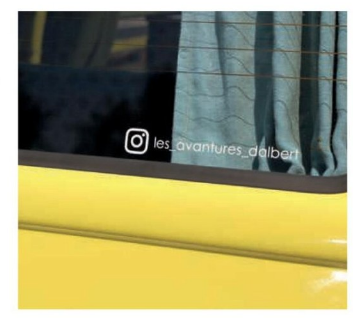


En attendant une nouvelle mécanique un peu plus adaptée, Sébastien prend soin de son moteur Type 4 1 700 cc d'origine qui tourne comme une horloge.

Considéré comme un membre de la famille, « Albert Combi », fait ici un retour flamboyant dans sa version restaurée. Il est désormais apte à reprendre la route, paré pour de nombreuses et nouvelles aventures.

passage par l'ateliers Les Toiles de Mag afin de faire poser une nouvelle toile personnalisée de couleur Thé. Un peu plus tard, en juin de la même année, Olivier de chez Vintagelec s'attelle à la réfection complète du circuit électrique, suivie de quelques ajustements au niveau des équipements avec la pose d'une batterie lithium et d'éléments de chez Victrom Energy pour améliorer l'autonomie. Pour finaliser l'aménagement intérieur de son Combi, Sébastien fait une nouvelle fois appel à MVM26 pour la fabrication d'une nouvelle banquette latérale offrant ainsi une grande capacité de rangement dès l'arrivée du petit frère de Noé, Mathis. Durant ces travaux d'aménagement intérieur, notre ami reçoit l'aide bénéfique d'Éric Ouvrard de chez HMS Solutions, jamais avare de conseils.

À présent beau comme un camion, Albert se contente pour l'instant toujours de son moteur Type 4 de 1 700 cc d'origine. Mais dans les milieux autorisés, on a eu vent d'un futur moteur de 1910 cc pour s'insérer encore plus facilement dans le flot de la circulation moderne… et sans doute partir encore plus loin !



LE MAROC EN T3 SYNCRO

L'appel du désert

C'est en famille, avec ses deux enfants, qu'Aurélien Fabregas a décidé de parcourir les routes du Maroc à bord de son Transporter T3 Syncro tout équipé. Un modèle taillé pour l'aventure et un voyage inoubliable pour ces passionnés et aventuriers ! Ils nous racontent quelques-uns des moments forts, extraits de leur carnet de voyage.

Par **les road-trippers**

« Balou », le Transporter T3 Syncro d'Aurélien, s'est finalement révélé très à l'aise dans les dunes.


GE-438 FA



Parcourir le Maroc au volant de son Combi ou Transporter est pour beaucoup de passionnés un rêve. De plus en plus d'enthousiastes se lancent dans l'aventure au volant de leur van Volkswagen. Pour nous, c'est parti. Après une traversée en bateau, puis quelques centaines de kilomètres à travers le Maroc, nous nous rapprochons enfin de l'un de nos objectifs incontournables, le désert marocain et les célèbres dunes de Merzouga. Après une nuit à Boudnib, nous pensions passer la journée à nous reposer. Mais, après avoir discuté avec un « expert » du coin, il nous dit qu'on peut se lancer facilement sur les pistes, en direction des dunes. Ça nous motive. Le Transporter ayant les réservoirs d'eau et d'essence remplis au maximum, on se lance. Et quelle émotion ! Notre première piste, les premiers cailloux… et les premiers passages compliqués ! Il y a beaucoup de bruits dans le camion avec l'ameublement qui tremble pas mal. Au passage, on rencontre les habitants du désert. On leur donne de l'eau et du pain. On découvre aussi nos premiers dromadaires. Après une pause repas sous un bel arbre qui nous abrite du soleil et de la chaleur, on repart pour 100 kilomètres de piste, ce qui achève les enfants. Nous arrivons ensuite devant nos jolies dunes tant attendues. Une dizaine d'années plus tard, nous revoilà à Merzouga ! Quelle émotion ! Après une petite pause en ville pour hydrater les gosiers, nous trouvons un « camp » au pied des dunes et nous décidons d'y aller.

Atteindre le désert de Merzouga était pour Aurélien et sa petite famille, l'un des objectifs de ce road-trip. Et quel bonheur que de pouvoir rouler en Syncro dans ce célèbre désert de sable fin !

L'idée de rallier ce camp au pied des dunes de Merzouga était bonne sur le papier… mais elle nous a fait transpirer ! Premier ensablement, on s'est même complètement perdu entre les dunes ! Heureusement qu'un 4x4 est passé par là et nous a aiguillé ! Il s'est avéré que c'est un camp accessible uniquement en dromadaire et où les gens dorment sous des tentes berbères. En récompense, l'accueil est hyper chaleureux, avec un bon thé à la menthe, un super repas et une soirée au coin du feu. Le soir, ça parle français, arabe, italien et berbère. C'est comme ça Merzouga, c'est magique. Le lendemain, on opte pour un tour en dromadaire. Mais on décèle deux grosses fuites au niveau des roues arrière : ce sont les amortisseurs. Ça sera donc direction un garage après les dromadaires, si on arrive à vaincre la piste retour pour sortir


En reprenant le chemin vers Zagora, une belle tempête de sable sera traversée. Il faut alors attendre à l'abri du van.


Les dunes de Merzouga étaient la destination incontournable de ce road-trip au Maroc. Autant dire que sur place la joie s'est vite installée !


Un passage à gué sans aucune difficulté. Ce road-trip en T3 Syncro s'est avéré parfait en tous points.


Chez Mohamed, un garage de Merzouga, le T3 s'arrête pour changer les amortisseurs. Mohamed réussira à bidouiller et à adapter d'autres modèles.


Parfaitement équipé pour l'aventure, le T3 Syncro sera mis à rude épreuve, avec quelques petites pannes et crevaisons vite solutionnées en chemin.

de là. Chez Mohamed, un garage de Merzouga, on change finalement les deux amortisseurs, en bidouillant et en adaptant des nouveaux modèles. Le Syncro repart.

Le Transporter T3 Syncro, baptisé « Balou », s'est révélé être l'engin idéal pour un telle escapade. Un véritable « couteau suisse », à l'aise dans toutes le situations et fidèle à sa réputation.

On passe finalement deux jours et une nuit dans le désert. Mais il faut qu'on vous raconte. On est parti avec Gregor, un Allemand qui, lui, roule en Toyota pick-up spécialement équipé pour les raids. C'est toujours mieux de rouler à plusieurs. Il faut savoir que Gregor a 72 ans, qu'il est sourd, et qu'il ne parle pas un mot de français. Les enfants l'ont adoré ! On se lance donc de nouveau dans le désert, un peu stressé, en se demandant si notre T3 baptisé « Balou » va tenir le coup. Heureusement, il s'avère qu'il est super fort, et il passe les dunes avec aisance. Un T3 Syncro dans toute sa splendeur ! Tout va pour le mieux jusqu'à que l'on s'ensable dans une énorme piscine de sable. On commence tranquillement à s'affairer à notre chorégraphie bien rodée de désensablage, quand un motard qui était derrière un buisson nous crie « *Go out, be careful, it's a rally day !* ». On a juste le temps de faire une marche arrière sur le côté et d'attraper les enfants qui s'amusaient autour du van qu'un énorme camion de course déboule à une allure folle dans ce même bac à sable. Ouf, on a eu très très chaud ! Après une réhydratation partagée avec notre motard bonne étoile qui s'avère être norvégien et participant du rallye, on l'aide à réparer son pot d'échappement. Puis, nous nous arrêtons plus loin pour patienter un peu et regarder la course. Motards, camions, buggies... C'est un vrai défilé très impressionnant ! Nous décidons de repartir en début d'après-midi. Mais il faut

Entreprendre de parcourir les pistes du Maroc en solo n'est pas une mince affaire. Dans cette aventure, Aurélien a opté pour un road-trip au volant d'un T3 Syncro équipé Camper. Un choix qui s'est avéré très judicieux.

trouver une autre piste pour atteindre notre destination sans risquer de recroiser les participants. Heureusement, le désert est grand, très grand ! Nous longeons la frontière algérienne en effectuant un bon détour éreintant. Nous nous arrêtons vers 17 heures complètement asséchés. Il ne fallait surtout pas que notre pompe à eau qui nous permet d'accéder à nos 60 litres d'eau potable tombe en panne à ce moment-là. Non, il ne fallait pas ! Mais bien évidemment, c'est ce qui arrive ! Heureusement, on trouve une solution. Ouf !

Sur le lac asséché d'Iriki, alors que la température grimpe à 45 degrés, l'équipage s'offre une pointe à 80 km/h sur la piste. L'occasion de trouver un peu d'air frais en roulant.

Après une bonne nuit de sommeil, nous voilà repartis pour la fin de la piste. Nous roulons sur le célèbre lac d'Iriki, aujourd'hui asséché, où nous réalisons des pointes de vitesse jusqu'à 80 km/h. Le Syncro trace sa route ! Nous croisons des dromadaires sauvages et quelques ânes. Mais pas de bergers comme sur la première piste empruntée. Il faut dire qu'il fait chaud, très chaud ! Le thermomètre grimpe jusqu'à 45 degrés dans les heures les plus chaudes de la journée ! Les enfants alternent pour rouler avec Gregor, et Eliot fait le copilote les yeux fermés. Le parcours du jour effectué, nous voilà enfin posés dans un camping, allongés dans un hamac pour reprendre des forces après avoir ravitaillé Balou en essence, regonflé les pneus et fait des courses pour mettre à jour nos réserves. On vous l'avoue, après tout ce sable, nous avons envie de montagne ou de bord de mer. On va donc essayer de viser cette direction pour la suite du voyage.

Durant ce road-trip, les bivouacs se sont

Le Maroc offre une multitude de décors et de paysages à couper le souffle. Certains spots ne sont accessibles qu'en empruntant des pistes. C'est par le biais de ces itinéraires peu fréquentés qu'Aurélien a composé son road-trip.



Quels décors, quels paysages ! Pas de doute, le Maroc est un pays superbe, à parcourir en Combi.

enchaînés, sans jamais se ressembler. Des moments simples, et parfois de belles rencontres avec la population locale, toujours bienveillante.

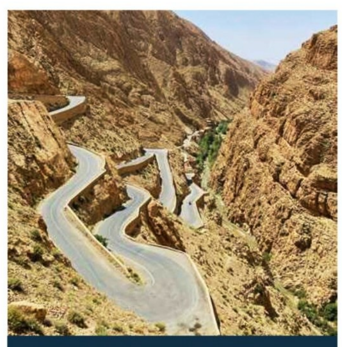
À Boumalne Dades, on retiendra un autre enlisement. Et un passage à gué plus tard, nous voilà au paradis. Un petit terrain de foot en bordure de champs de blé et de rivière. Les enfants du village viennent nous saluer. Un chouette instant de partage qui se prolonge par un match de foot. Un peu de slackline et une baignade sont au programme. On reprend la route en direction de Zagora et nous trouvons un spot pour la nuit. Cette fois, c'est une belle tempête de sable que l'on doit affronter. Nous restons dans le T3, étouffés par la chaleur, le temps que ça passe… Ça dure environ 45 minutes, le vent souffle très fort et le sable fouette. Vers Zagora, après un détour, nous trouvons un spot pour la nuit, près d'un puits, avec une jolie vue, et avec à nos pieds cette fameuse roche remplie de fossiles. L'occasion d'une bonne douche froide avec l'eau du puits, encouragés par un berbère qui passait par là à vélo. Une partie de Uno en famille et un bon repas plus tard, on file se coucher.

La deuxième section des gorges de Dades restera comme un moment de tension, le chemin emprunté ne laissant guère de place à l'improvisation. Ici, on se croise à peine et la piste est vertigineuse !

Les gorges de Dades sont au programme de cette nouvelle étape. La journée commence avec un pneu arrière droit à plat. On change la roue. Après avoir tout rangé, des dames passent devant le Transporter pour aller faucher leur blé dans les champs. Un homme les accompagne pour récupérer l'herbe et le blé et tout porter jusqu'à une voiture. Nous les regardons travailler et Mohamed, le propriétaire, nous propose de faire le tour de ses champs. Il nous raconte le fonctionnement de son village, nous montre où habitait sa famille dans l'ancien village. Il nous montre aussi le logement de leur chef de village. À la fin, il nous offre de jolies fleurs roses qui embaument tout l'intérieur de Balou, notre T3. Ce fut un chouette moment. Après un nouveau petit regonflage des pneus, nous repassons le parcours compliqué de la veille pour pouvoir ressortir de notre super spot. Un petit passage chez un marchand de pneus pour réparer notre roue, une balade dans le village où les enfants se font offrir des mille-feuilles dans une pâtisserie, et nous repartons en direction des gorges de Dades. La première partie est bitumée,




Ici, le T3 s'est ensablé, avant qu'un camion de course arrive à grande vitesse !

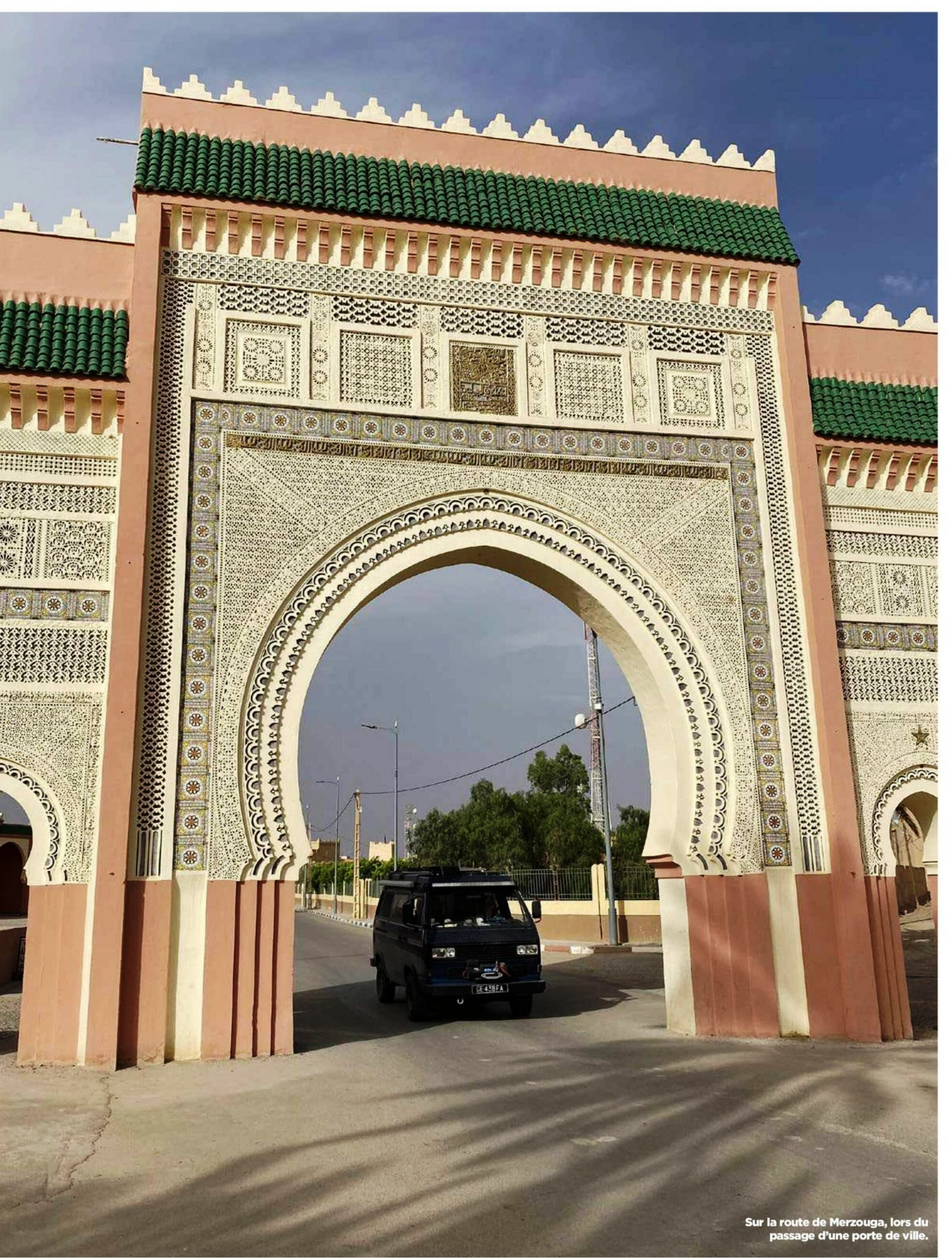

Passage obligé par les célèbres gorges de Dades. Ici, la première partie est bitumée. La suite sera de la piste vertigineuse et en mauvais état.


Sanka, Émile et Éliot, tous bien fatigués sur la route du retour. C'est ça aussi la vie en van et en famille. La preuve aussi d'un road-trip réussi !


Une fois les gorges de Dades passées, place à un spot verdoyant au bord d'un lac.

mais nous loupons une bifurcation. Et là ça devient une route quasiment « impossible ». La piste est très étroite, vertigineuse et en très mauvais état. Il est presque impossible de croiser quelqu'un, que ce soit un véhicule, une moto, ou même un âne ! En contrepartie, les paysages sont grandioses. Une fois les gorges traversées, nous mangeons un bon tajine. Puis, direction le bord d'un lac pour la nuit. Encore une bien belle journée.

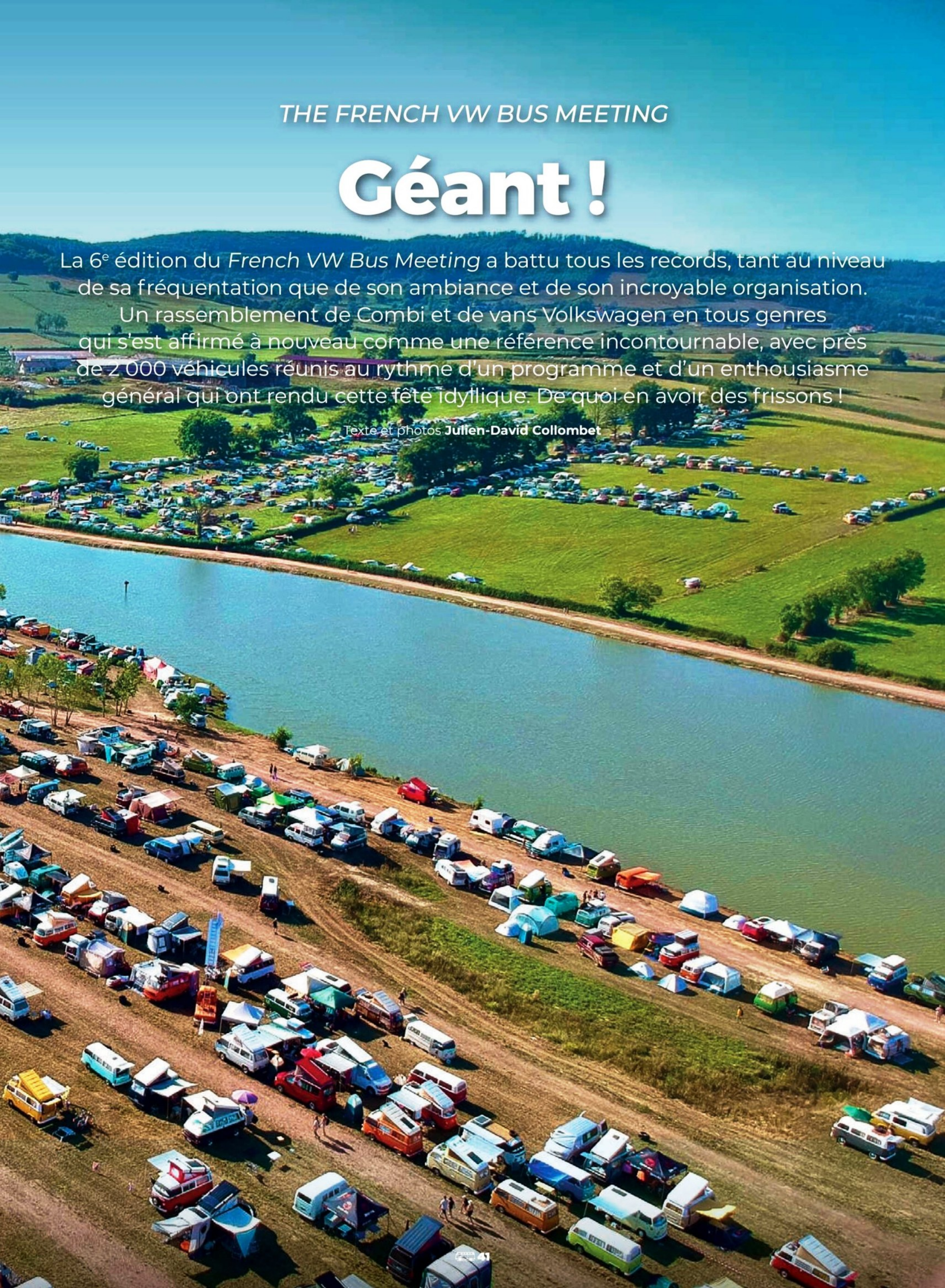
Une durite du circuit de refroidissement qui se met à fuir et c'est la panne. Heureusement, au Maroc, on trouve encore de nombreux garages aptes à vous aider et à trouver une solution.
Nous décidons de reprendre la route en direction de Fès pour visiter sa médina. Plutôt matinaux, à 8 h 30 nous sommes en route… Quinze minutes plus tard, Balou clignote, il perd de l'eau ! On est bien sûr bien loin des villes et des garages. On essaye de réparer. Une durite a sauté, on enlève la plaque de protection, on remet la durite en place et on redescend le petit col qu'on vient de monter pour aller dans le village le plus proche voir s'il y a un mécanicien. Le premier qu'on voit n'était pas vraiment mécano. On continue donc un peu, on s'arrête dans un second endroit qui visiblement répare des vieux camions pour transporter des bestiaux. On lui montre le problème, alors que ce coquin de Balou a entre-temps décidé de ne plus clignoter. Le mécanicien nous dit qu'il n'y a pas de problème, que notre intervention a réparé la panne. Donc, on repart. On roule, on roule… et Balou clignote à nouveau ! On fait attention à la température du moteur, mais on continue. On en profite pour faire une petite pause pour manger à côté des coquelicots, et on papote avec des messieurs qui passent par là avec un gros camion. C'est l'occasion de ravitailler Balou en liquide de refroidissement. On reprend la route. On commence à arriver dans les villes. Quel changement de décor ! Passer de ces villages si pauvres et si peu avancés à des villes si modernes… Du coup, on recroise la police aussi, et hop, une petite amende pour excès de vitesse, histoire de nous souhaiter la bienvenue. Il est 17 heures quand on arrive à Fès et la journée a été tellement galère qu'on se lance dans la médina. On s'y lance, on s'y jette, et on s'y perd… C'est impressionnant, un vrai labyrinthe, mais un nouveau moment de bonheur et de découvertes, tout comme le reste de ce voyage en T3, réparé, qui restera inoubliable.
C'est sûr, on reviendra !



Sur la route de Merzouga, lors du passage d'une porte de ville.



Ce sont près de 2 000 Combi qui se sont rassemblés durant trois jours à Chérizet (71) à l'occasion du 6e *French VW Bus Meeting*.



THE FRENCH VW BUS MEETING

Géant !

La 6e édition du *French VW Bus Meeting* a battu tous les records, tant au niveau de sa fréquentation que de son ambiance et de son incroyable organisation. Un rassemblement de Combi et de vans Volkswagen en tous genres qui s'est affirmé à nouveau comme une référence incontournable, avec près de 2 000 véhicules réunis au rythme d'un programme et d'un enthousiasme général qui ont rendu cette fête idyllique. De quoi en avoir des frissons !

Texte et photos **Julien-David Collombet**

Les places près du lac sont toujours les plus recherchées. Elles ont été prises d'assaut dès le jeudi soir !



Du côté de l'amicale Van Attitude, plusieurs Transporter équipés pour l'aventure étaient présentés, à l'image de ce modèle signé par le spécialiste Fred's Garage.



Didier et Lucia sont les heureux propriétaires de ce Combi Westfalia version Helsinki, de 1977. Une configuration peu courante et très pratique.

Certains rassemblements s'accompagnent de belles histoires. C'est le cas du *French VW Bus Meeting*, qui n'était il y a quelques années encore qu'un meeting champêtre, organisé en toute simplicité et pour la première fois en 2011. Une rencontre qui s'est depuis affirmée comme un événement incontournable par son ampleur et son programme. Un rassemblement largement plébiscité, qui a grandi au fil des années, accompagnant ainsi l'enthousiasme exponentiel des fans de Combi en tous genres. Car au *French VW Bus Meeting*, on parle un seul et même langage, celui de la passion des vans Volkswagen, et ce, toutes générations confondues. Aujourd'hui, cet événement est devenu une grande réunion de famille, qui illustre la popularité indétrônable des iconiques utilitaires Volkswagen dans leurs fonctions de loisirs, la plupart étant ici équipés et configurés en versions Camper, des plus anciens aux plus récents, tous convergeant en un même point le temps d'un week-end. Bienvenue à Chérizet, en Saône-et-Loire, la nouvelle capitale du Combi !

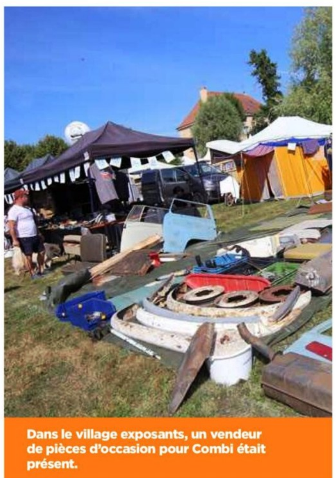
Le *French VW Bus Meeting* est un événement que de nombreux passionnés ont vu grandir au fil des éditions. Aujourd'hui, ce meeting est l'un des plus importants du genre, grâce à son cadre et son organisation.
Pour cette 6e édition, le *French VW Bus Meeting* s'est une nouvelle fois présenté comme un événement majeur, toujours plus grand, toujours plus fou, toujours plus passionnant. Organisé pour la troisième fois au Domaine des Trois Lacs, à Chérizet (71), c'est quasiment l'entièreté du village (fort de ses 15 habitants) qui est consacrée à la manifestation le temps d'un week-end. Un site qui pour le coup s'organise en plusieurs pôles, du village exposants au coin restauration composé de plus de 25 stands aux saveurs différentes, en passant par l'imposante scène et son esplanade, la piste off road ou encore l'espace rétro camping… tout est soigneusement organisé autour du point central constitué du plan d'eau et de la scène musicale, lieu de convergence des animations et des concerts. Les terrains annexes sont quant à eux dédiés à l'accueil des Combi. Au bord du plan d'eau pour le premier, pris d'assaut et quasiment complet dès le jeudi soir, ou sur les hauteurs du site pour le deuxième et le troisième terrain ouvert cette année. Un espace camping supplémentaire qui a permis à chacun



Configuration de type baroudeur, dans l'air du temps, pour ce T4 tout équipé venu de Bretagne.



Ambiance assurée pour ce groupe de passionnés venus de Namur, en Belgique.



Dans le village exposants, un vendeur de pièces d'occasion pour Combi était présent.



Ces deux Transporter feront un premier essai sur la piste tout-terrain… mais sans renouveler l'exploit des T3 passés juste avant.



Franck Cuenin exposait son incroyable Combi double cabine de 1967. Un modèle composé de nombreuses pièces Porsche, comme son moteur 3,6 L.



Sur la pelouse du village exposants, le « *show of fame* » des Combi, avec cette série de modèles Split remarquables.

de déployer plus facilement son petit lieu de vie accolé au Combi, chose qui n'avait pas été possible lors de la précédente édition, faute de place. À noter que ces espaces d'exposition sont sonorisés, éclairés le soir et dotés de sanitaires. Difficile de faire mieux au niveau confort ! Bref, le Domaine des Trois Lacs est un site que les participants connaissent bien désormais, et qui continue de s'affirmer comme un spot idéal, géographiquement parlant, pour une manifestation de cette ampleur, l'endroit permettant aussi d'accueillir les quelque 30 000 visiteurs ayant répondu à l'appel des Combi tout au long du week-end !

Avec près de 2 000 vans Volkswagen réunis, cette 6e édition du *French VW Bus Meeting* s'est vue confortée par une présence en forte augmentation des Combi Split et Bay Window, ces derniers étant désormais les plus représentés.

Motivés, impatients et enthousiastes de se retrouver au cœur d'un tel événement, les premiers Combi ont fait leur apparition sur le site dès jeudi. L'occasion pour eux de s'installer tranquillement. En fin de journée, plusieurs centaines de modèles sont répartis un peu partout sur les aires de camps. Par chance, ces premiers participants vont pouvoir bénéficier de la soirée supplémentaire offerte sur le site. Le temps de s'installer et déjà la journée officielle de vendredi s'annonce parfaite et ensoleillée. L'occasion de profiter des concerts programmés sur l'imposante scène, avec en toile de fond des Combi presque à perte de vue ! L'ambiance est posée, et elle va se prolonger de cette même manière durant tout le week-end, au rythme d'une programmation musicale hétéroclite. Du côté des véhicules, si

Organisé à Chérizet, au Domaine des Trois Lacs, le *French VW Bus Meeting* s'illustre désormais comme un énorme rassemblement entièrement dédié aux vans Volkswagen, toutes générations confondues.



Du côté de l'espace off road, Francky Lopez passe ici à l'attaque au volant de son T3 Syncro.

Durant cette 6e édition du *French VW Bus Meeting*, les plus observateurs auront noté la forte augmentation des Combi Bay Window présents sur le site.

L'espace camping près du lac affichait quasiment complet dès le jeudi soir !


Des Combi et des vans Volkswagen à perte de vue, ce *French VW Bus Meeting* était tout simplement dingue !


Ce Transporter T5 aura finalement besoin d'aide pour se sortir du bourbier.

Superbes démonstrations de BMX freestyle sur la scène, avec la présence du multiple champion Joris Bretagnolles.


Sébastien était présent avec son Combi signé Autos Retro & Co. Ici, la décoration seventies a été peinte.


Ambiance seventies sur le stand de Bruno Coqueugniot, un collectionneur bien connu dans l'univers des VW.


Mordue d'accessoires et d'objets vintage, Sophie a animé l'espace rétro camping de façon remarquable.

c'est avec plaisir que l'on retrouve des habitués de la manifestation, il est tout aussi agréable de découvrir quelques beaux modèles fraîchement restaurés, remis en route ou présentés pour la première fois. Des Combi et des Transporter qui s'exposent en toute simplicité, sans discernement de génération, preuve en est que le « pluralisme des vans VW » est ici au rendez-vous et que cela fonctionne parfaitement. À noter toutefois cette année la présence massive des modèles vintage, les versions Split et Bay Window effectuant un retour en force, surtout pour les T2 qui étaient ainsi les plus représentés tout au long du week-end ! De quoi conforter les adeptes de ces modèles anciens qui demeurent les plus iconiques de la saga des vans VW !

La plupart des Combi et des vans exposés sont ici des modèles configurés en Camper. Ils sont venus tout équipés afin de passer plusieurs jours confortablement sur place, pour bien profiter de la rencontre.

Faire le tour des véhicules exposés durant le *French VW Bus Meeting*, c'est un peu comme se retrouver dans la peau d'un enfant lâché dans un magasin de jouets. On ne sait plus où donner de la tête, tant il est difficile de s'attarder sur tous les Combi ! On retiendra tout de même plusieurs modèles remarquables, comme par exemple du côté de l'espace « *show of fame* » (en haut du village exposants) où quelques modèles exceptionnels étaient alignés, dont certains bien connus, comme l'incroyable Bay Window d'Aurélien Bes. À côté, le double cabine Split de 1967 de Franck Cuenin s'affichait lui aussi comme un modèle surprenant. Et pour cause, ici le Combi est propulsé par un moteur 3,6 L de Porsche 964. L'utilitaire est aussi équipé d'un train arrière de

Animations, concerts, happenings... le programme du *French VW Bus Meeting* permet aux passionnés de participer et de profiter du rassemblement durant les trois jours de festivités.


Patrick et Christelle sont venus de Suisse avec leur T2 Westfalia Berlin de 1978 entièrement d'origine.


Une petite dizaine de Combi, tous dans le ton, ont joué le jeu en participant à l'espace rétro camping entourés d'accessoires d'époque.


Une fois de plus, les T3 se sont révélés redoutables grâce à leurs capacités de franchissement.

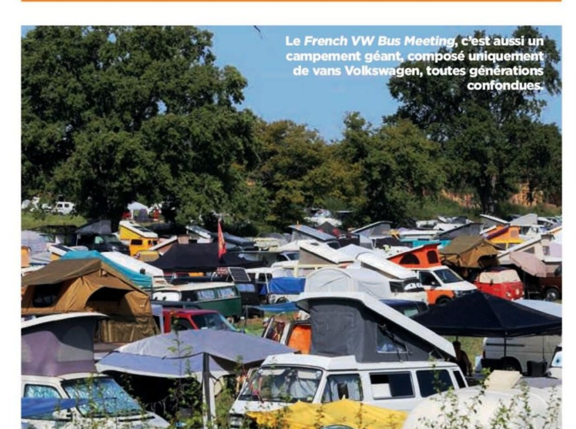
Porsche 944, tandis que le train avant est triangulé et équipé de pièces fabriquées sur mesure, avec en prime des amortisseurs de Porsche 944 Turbo Cup ! Un modèle qui était garé à côté de Wind Split, le célèbre Combi High Roof de drag de Pascal, le boss de Serial Kombi. Un bolide qui est le troisième Combi le plus rapide du monde grâce à son moteur de 350 ch qui lui fait accomplir le 400 m D/A en moins de 12 secondes ! Une mention spéciale également pour ce Bay Window Karmann Mobil Safari de 1980. Avec son imposante cellule de type camping-car tout équipée (avec douche), le modèle était présenté dans un état proche du neuf (49 000 km au compteur). À vendre, son prix avoisine les 60 000 euros. Bref, il y avait déjà de quoi rêver avec les modèles à découvrir dans cet espace. À l'opposé, plus loin, ce sont des Combi en versions Camper que l'on retrouve au fil des campements installés sur le site. C'est le cas du très beau Bay Window Westfalia d'Aurélie, du club Varwagen (83). Dans sa livrée blanche et orange, le modèle est exposé avec de nombreux accessoires vintage de couleurs assorties. Une tendance que l'on pouvait aussi retrouver dans l'espace rétro camping où plusieurs showcases étaient à découvrir. En premier, celui de Bruno Coqueugniot, l'organisateur du corner, qui présentait des dizaines d'accessoires seventies autour de son Combi ! Il était accompagné par d'autres passionnés d'accessoires vintage, comme Emmanuel et Valérie qui présentaient une thématique « *full brown* » autour de leur Camper de la même livrée. Un peu plus loin, Sophie était aussi de la fête avec son Combi Riviera de 1974 et ses accessoires chargés d'histoires et de souvenirs qui vous étaient contés par la propriétaire en tenue d'époque. De quoi replonger dans le passé… C'est ça aussi l'ambiance du *French VW Bus Meeting* !

Parmi tous les Combi et Transporter exposés, la tendance off road façon baroudeur gagne inexorablement du terrain, la soif d'aventures au volant de son van étant désormais une évidence.
Durant cette édition du *French VW Bus Meeting*, il était possible de découvrir une multitude de modèles. Des Combi Split d'origine, des Bay Window Camper, des T3 préparés, des T4 améliorés ou encore des T5 et des T6 taillés pour l'aventure… Difficile de tous les citer, même s'il convient de retenir quelques pépites croisées dans les allées. À commencer par le T3 de Lucas Frey. Un modèle de 1986 configuré baroudeur et



C'est sur l'impressionnante scène que se sont succédé les concerts tout au long du week-end, avec en toile de fond les Combi.





Le *French VW Bus Meeting*, c'est aussi un campement géant, composé uniquement de vans Volkswagen, toutes générations confondues.



Beaucoup plus de Combi Split étaient présents cette année. Un retour en force des modèles vintage.

entièrement peint en peinture raptor, de couleur kaki. Effet garanti pour ce T3 où toutes les pièces d'accastillage ont été fabriquées et conçues sur mesure, en découpe laser. Parfait pour vivre des aventures, même si le modèle n'est pas un 4WD, mais un « WD40 » comme aime à le souligner avec humour son propriétaire. À noter que d'autres modèles dont un très beau T4 off road, également peint en raptor, était exposé non loin, preuve en est que ce style façon baroudeur de l'extrême est en train d'émerger. D'ailleurs, pour s'en convaincre, il suffisait de se rendre du côté de l'animation off road orchestrée par Jérôme, Francky et Loïc, plus quelques aficionados des quatre-roues motrices. L'occasion de découvrir une série de modèles tout-terrain, toutes générations confondues, de s'élancer sur le tracé conçu spécialement et de constater que les T3 Syncro tiennent toujours le haut du pavé, face à des T5 4Motion qui, sans blocage de différentiel, ont parfois eu du mal à s'en sortir... Toujours du côté des T3, on retiendra aussi la présence d'un équipage venu spécialement d'Algérie pour participer au *French VW Bus Meeting*. Saïdoun et Fariza étaient accompagnés de leurs deux enfants, Rayan et Milena, et se trouvaient à bord d'un modèle Camper de 1987 entièrement restauré et équipé d'un moteur 2 L de Golf GTI ! Une belle préparation dans un style germanique, qui aurait pu s'aligner avec les deux autres rares versions T3 Oettinger Westfalia présentes sur le site un peu plus loin.

Répartis sur trois terrains, les vans étaient la plupart du temps regroupés à plusieurs, de nombreux clubs et groupes d'amis ayant décidé de participer ensemble à cet événement.
L'esprit du Combi se retrouvant à travers plusieurs clubs et groupes d'amis, des camps étaient répartis un peu partout sur le site, avec souvent des thématiques. Le club Van Attitude présentait ainsi plusieurs Transporter (T4 et T5) dont des versions off road à tomber par terre, signées par l'atelier Fred's Garage, près de Marseille. À l'opposé, scotché au sol, c'est le T6 de Clément Cosson, qui sera même récompensé par le jury, qui a fait sensation avec son style. De l'autre côté du site, le club Local 41 alignait quant à lui une dizaine de Combi, des T2 et des T3, tout en assurant la promotion de leur meeting de La Rochette qui aura lieu les 28 et 29 juin 2025. Venus de Namur, en Belgique, un autre club jouait


La line-up des Combi Split a remporté un franc succès, avec plus d'une centaine de modèles alignés.


MVM26 présentait le Combi « Concept Wine Truck ». Un modèle configuré pour des dégustations de vins. Avec modération, bien sûr.


Saïdoun et Fariza sont venus d'Algérie au volant de leur T3 entièrement préparé et équipé d'un moteur 2 L de Golf GTI !



Lorène et Louis sont eux aussi venus en Combi pour participer à cet événement.


De nombreux participants sont venus revêtus d'un tee-shirt aux couleurs d'un Combi, affichant ainsi leur passion.


Le Transporter Jecko était exposé. Vous pouvez retrouver son aventure en Islande dans ce numéro.

Organisé tous les deux ans, le *French VW Bus Meeting* est une ovation aux Combi et vans Volkswagen. Un rassemblement que l'on peut qualifier de plus important du genre !

la carte des Combi en tous genres, avec plusieurs modèles regroupés. À ne plus savoir où donner de la tête… D'autant que parfois il faut justement oser passer la tête à l'intérieur d'un Combi pour découvrir un modèle remarquable. C'est le cas par exemple du Combi Bay Window Westfalia de Didier et Lucia, venus en voisins depuis Givry (71). Leur Camper de 1977 est un modèle peu courant, une version Helsinki (disponible de 1974 à 1979) dotée de la fameuse penderie haute derrière le siège conducteur et qui offre ainsi une configuration très pratique à vivre au quotidien. La preuve que tous les Combi ne se ressemblent pas.

À la fois grandiose et spectaculaire, la Symphonie Aquatique proposée samedi soir a conquis tous les participants qui n'avaient jamais vu un tel spectacle ! Une belle ovation et un hommage aux Combi !

En raison d'un programme doté d'animations proposées non-stop tout au long du week-end, les festivaliers n'ont pas eu le temps de s'ennuyer. Des concerts aux sessions off road, en passant par les démonstrations de set ski et de flyboard, plus les démonstrations de BMX sur la scène, avec la présence du multiple champion Joris Bretagnolles qui s'est lancé dans un show de freestyle, avec explications à la clef… le spectacle était au rendez-vous ! Ajoutez à cela l'animation montgolfière le samedi matin, ainsi que la découverte du village exposants très étoffé, le coin rétro camping ou encore l'espace jeux pour les enfants… Le programme était à son apogée avec l'incroyable spectacle *Symphonie Aquatique* donné sur le lac le samedi soir. Un spectacle pyrotechnique extraordinaire, proposé pour la première fois en France, avec une composition magique et hors norme, où durant une demi-heure, les spectateurs ont eu la chance d'être littéralement émerveillés par le mélange de vidéos projetées sur des murs d'eau, éclairés de lasers, le



Lucas et Élise, avec leur fille Capucine, devant leur superbe T3 de 1986 au look baroudeur, entièrement recouvert d'une peinture raptor.



Ce T4 était accompagné d'une remorque assortie fabriquée à partir d'un autre Transporter !



Le *French VW Bus Meeting*, c'est avant tout des participants et des passionnés heureux de se retrouver.

Moment de détente à « Chérizet Beach ». Il ne manque que le cri des mouettes...

Le dimanche, les Combi ont envahi le site dans les moindres recoins, y compris au bord du lac, avec la lignée des modèles Split.


Pour faire le tour du site, ces passionnés ont opté pour une balade en double cabine, c'est plus pratique.



Ce T3 baptisé « Froggythevan » a opté pour une vue panoramique sur le campement du meeting.


Pascal Amodru, le boss de Sérial Kombi, exposait son redoutable et très rare T3 California Oettinger.


Aurélie et Miranda sont venues depuis le Var, à bord de ce Westfalia de 1975 entouré d'accessoires vintage assortis.


À Chérizet, chacun y va de son petit campement entre amis.

Le samedi matin, des baptêmes en montgolfière étaient proposés. L'occasion de découvrir l'ampleur de la manifestation, vue du ciel.



Point culminant du programme, la soirée de samedi soir a permis aux participants de profiter de plusieurs concerts, mais aussi d'un incroyable show son et lumière de nouvelle génération, proposé pour la première fois en France.

tout couronné d'un feu d'artifice qui semblait sans fin ! Une standing ovation est venue clôturer ce show ! Dernier moment fort avant la remise des prix, le dimanche matin, une « line-up »de Combi Split s'est organisée le long du lac, avec plus d'une centaine de modèles alignés pour l'occasion. Encore un beau spectacle !

De toute évidence, les organisateurs du *French VW Bus Meeting* ont accompli leur mission avec succès. Rarement il nous a été donné de découvrir un rassemblement de cette qualité, où chaque détail a été soigneusement pensé et mis en place pour le confort des participants. Un site remarquable, un programme de qualité, et une ambiance à la fois bucolique, familiale et conviviale que seuls les membres de la famille des Combi et des vans Volkswagen semblent pouvoir être capables de composer… Cette 6e édition du *French VW Bus Meeting* restera dans les annales pour son immense succès !

Une recette parfaitement orchestrée grâce aux nombreux bénévoles, mais aussi par le biais de plusieurs passionnés que sont Armand, Aurélie, Sophie, Justine et Loïc et Yann… les principaux protagonistes de cette incroyable aventure (plus tous les autres). Reste maintenant à se repasser les souvenirs, avec quelques frissons, avant de songer, déjà, à la prochaine édition. Visiblement on est déjà tous impatient.

L'incroyable show *Symphonie Aquatique* a scotché tout le monde par son ampleur, sa technicité et sa démesure. Magnifique, il s'est clôturé par un feu d'artifices tout aussi fou !


Ces trois Camper alignés, la réhausse déployée et les accessoires de camping à portée de main, affichaient comme un air de vacances.



Insolite, ce T3 double cabine était aux couleurs des *lifeguards* de la côte californienne.

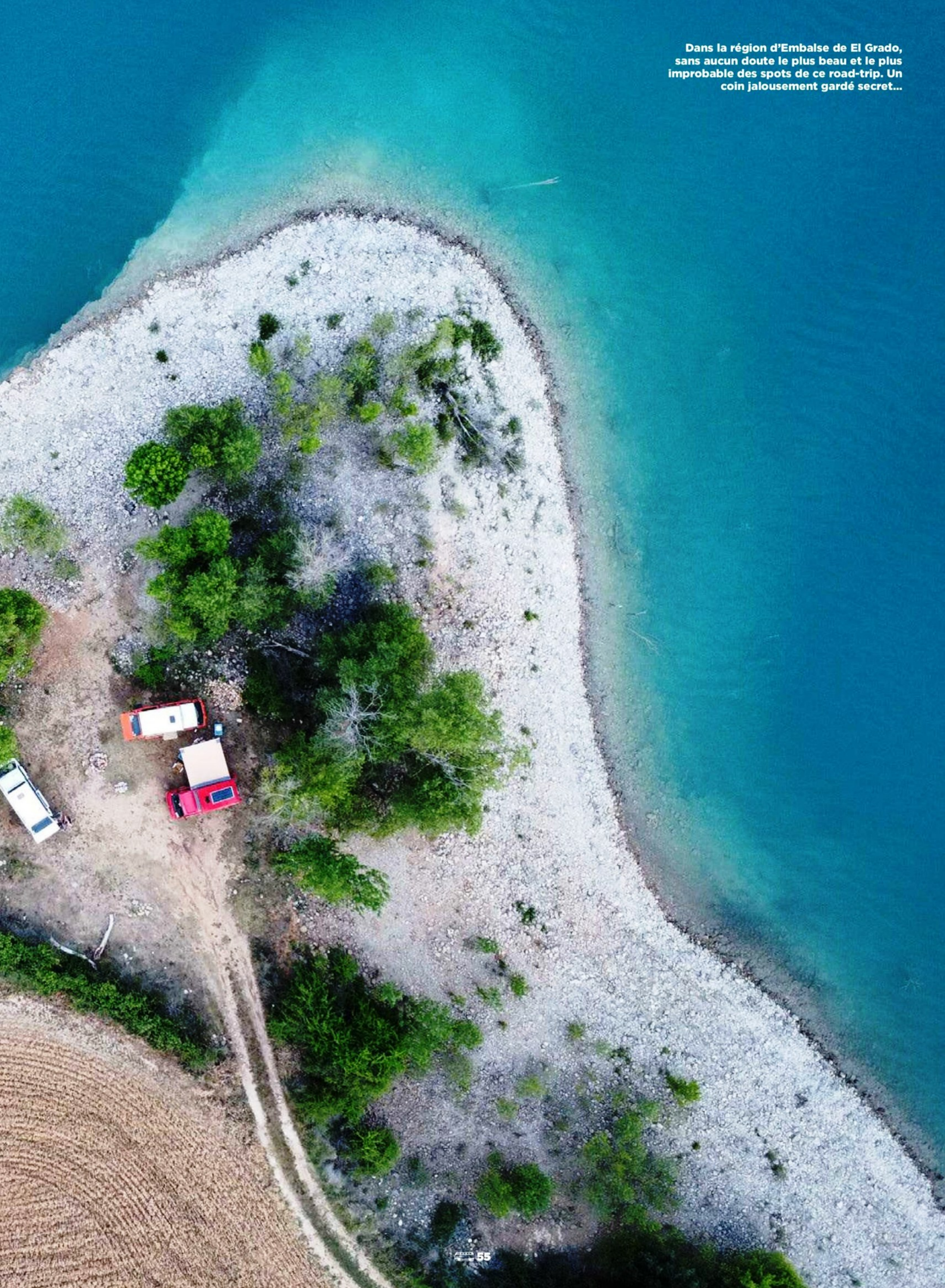

Impressionnantes, les démonstrations de flyboard.

L'ESPAGNE SECRÈTE

Chemins magiques

C'est en compagnie d'amis voyageurs et passionnés de Combi que Sophie et Fred ont tracé leur road-trip à travers l'Espagne durant plusieurs jours. Un voyage sauvage et tourné vers la nature, avec des spots incroyables, des découvertes surprenantes et des rencontres formidables. De quoi graver de beaux souvenirs !

Par **les road-trippers**



Dans la région d'Embalse de El Grado, sans aucun doute le plus beau et le plus improbable des spots de ce road-trip. Un coin jalousement gardé secret...



La Finca de Ermita à l'Ampolla, est une oliveraie méditerranéenne de 20 hectares où il est possible de camper. L'endroit est magique.

C'est un road-trip à travers l'Espagne qui nous tenait à cœur. C'est pourquoi nous l'avons organisé de manière à sortir des clichés et des incontournables itinéraires que nous avons déjà parcourus de nombreuses fois. Non pas que nous n'ayons pas envie de les vivre à nouveau. Mais plutôt un sentiment de recherche de nouvelles attentes, loin de la foule, avec une quête d'authenticité, la découverte d'une nature sauvage et d'espaces préservés… Mission accomplie ! Nous avons ressenti ce sentiment de liberté incomparable en parcourant les routes sinueuses et pittoresques du pays. Chaque virage nous a offert une nouvelle découverte, que ce soit un village traditionnel préservé ou un paysage majestueux à couper le souffle. Notre T3 Westfalia, qui est notre fidèle compagnon de route, nous a permis de nous arrêter où bon nous semblait pour admirer les panoramas époustouflants, et de vivre aussi des moments uniques en harmonie avec la nature. On a pu se réveiller au lever du soleil sur une plage déserte ou s'endormir sous un ciel étoilé dans les montagnes. Le but de ce road-trip était aussi de ravir les copains qui nous accompagnent aussi en T3 Camper et de leur faire découvrir des paysages et une Espagne qui sort des clichés habituels. Nous avons donc planifié ce road-trip sans que les copains en connaissent les points de chute et les sites à découvrir ! Un pari osé, voire risqué… mais on se connaît tous tellement bien qu'il n'y avait aucun doute quant à la réussite de cette aventure. Alors pourquoi tant de surprises ? Tout simplement parce que voir leurs yeux briller lors de la découverte d'un spot, c'est ça qui nous fait chaud au cœur. Des moments qui n'ont pas de prix.

Sophie et Frédéric, des road-trippers aguerris, ont conçu ce voyage pour leurs amis, afin de leur faire découvrir une

Loin des incontournables sites touristiques, la recherche de parcours originaux, de spots confidentiels et de rencontres authentiques ont mené nos road-trippers vers des horizons magiques, à mille lieues de leurs attentes.





Partir en road-trip à plusieurs Combi et entre amis demeure une expérience inoubliable.



Toujours pratique pour cuisiner en van, le four Omnia était lui aussi du voyage.



La Finca La Baronesa permet de profiter des produits cultivés et fabriqués sur place.

Espagne sauvage et secrète. De quoi créer de beaux moments et souvenirs. Nous sommes donc sortis des sentiers battus afin d'explorer des régions moins connues, mais tout aussi magnifiques. Avec Frédéric au volant et en ouvreur, nous avons opté pour des itinéraires alternatifs. L'occasion de découvrir des paysages naturels et préservés, inconnus à nos yeux, loin des zones touristiques habituelles. Et pour que le road-trip offre cette part de magie que l'on recherche tous à travers un voyage en Combi, nous avons privilégié les petites routes et les villages pittoresques afin de rencontrer des habitants chaleureux et authentiques. Bref, être en harmonie avec chaque endroit qui nous ouvre ses portes, que ce soit une cour de ferme ou un coin d'herbe au bord d'une rivière. Pour nous, la vraie vie en van lors d'un road-trip, c'est aussi bien de profiter de baignades dans des criques sauvages que de soirées à la belle étoile entre amis. Une recette éprouvée pour que ce road-trip entre amis reste une expérience inoubliable, mêlant aventure, liberté et découverte au cœur de paysages majestueux qui resteront gravés dans chaque mémoire et très certainement pour toujours. Un conseil de notre part ? Laissez-vous guider par votre curiosité et votre envie d'explorer pour vivre des moments uniques et inoubliables.

Parmi les endroits qui resteront dans leur carnet d'adresses, l'oliveraie la Finca de Ermita, à l'Ampolla del Ebre, est depuis leur premier passage devenue un spot de prédilection tant l'endroit est magique.
Un road-trip se doit de débusquer des bons spots. C'est en Espagne, au bord de la Méditerranée, que nous avons découvert cette oliveraie magique. Direction le *delta del Ebro* où Greg, le propriétaire des lieux, dédie une partie de son espace agricole à l'accueil de quelques vans. Une expérience vraiment originale, qui permet de profiter aussi d'un environnement proche de la mer, même si notre arrivée à la Finca de Ermita à l'Ampolla a été un peu mouvementée avec un temps orageux. Mais, par chance, Greg, le propriétaire des lieux nous a accueillis chaleureusement, avec une installation du camp sous les oliviers. Un coin reposant. Et pour cause, nous avions un site immense rien que pour nous ! La Finca de Ermita est vraiment un endroit magnifique pour commencer ce road-trip en Espagne. Son atmosphère est unique. Et cette oliveraie méditerranéenne de 20 hectares dégage une force dont nous nous souviendrons longtemps. La découverte du delta de l'Èbre se poursuit

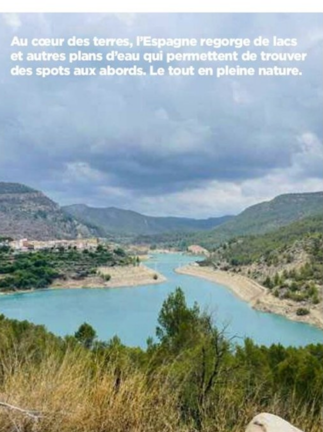


La Finca La Baronesa se trouve près de Valence, en Espagne. Un très bon spot, inoubliable, si jamais vous passez dans les environs.

Chaque soir, place au rituel du camp, avec l'installation en rond afin de conserver la convivialité du road-trip.



Lors des campements, esprit d'équipe oblige, chacun s'affaire aux tâches, à commencer par la cuisine du soir.



Au cœur des terres, l'Espagne regorge de lacs et autres plans d'eau qui permettent de trouver des spots aux abords. Le tout en pleine nature.

Entre spots sauvages et escales chez des producteurs locaux, nos road trippers ont opté pour une manière originale de découvrir le pays et ses différentes régions. Un voyage qui demande tout de même une certaine préparation avant de prendre la route.

avec son ambiance de Camargue, avec en prime un air de Mexique. Des rizières à perte de vue, des plages immenses et une nature préservée. Le village pittoresque de Poblenou del Delta vous réserve une gastronomie à tomber par terre. On est rassuré, les copains se souviendront longtemps du poulpe grillé de chez Lo Pati d'Agusti ! Autre chose à savoir, nous vous déconseillons de pêcher dans un site protégé, sinon, comme Fred, vous finirez encadré par la Guardia Civil !

L'Espagne regorge d'endroits méconnus, sauvages et accessibles. En cherchant bien, il est même possible de rester plusieurs jours sans croiser personne, en totale déconnexion avec le monde moderne.

Direction La Finca La Baronesa, la ferme aux avocats. Une exploitation d'avocats bio (*Baronesa organic avocados*). Une ferme en permaculture, située sur les hauteurs de Valence, où poussent avocats, papaye, fruits exotiques, légumes, plantes médicinales et méridionales, et ce, au cœur du Parc naturel de la Sierra Calderona. Une fois sur place, quel accueil ! Aldo et Angel nous présentent et nous font partager ce lieu magique. En prime, une dégustation d'avocats, la meilleure de notre vie, on vous l'assure ! Nous ne ferons plus le guacamole d'une autre façon que celle-ci ! Encore une bonne adresse que l'on espère retrouver le plus vite possible… En repartant de la ferme aux avocats, nous profitons d'une pause déjeuner à Las Fuentes de Bano, à Montanejos, une source d'eau chaude aux propriétés rajeunissantes… Si, si, on vous l'assure ! Mais vraiment, et surtout, le site est époustouflant ! Un peu plus loin, une autre étape saisissante, le Cañon Rojo de Teruel. Un panorama qui est juste incroyable, façon « Far West ». On se croirait sur un autre continent. Et puis, on se sent tout petit dans cette immensité. On est alors reconnaissant d'être dans ce lieu. Du coup, on joue les cow-boys et on plante le camp sur place pour y passer la nuit, non sans crainte de rester bloqué à cause de la pluie et de l'orage qui menace. Mais, comme nous sommes un peu « têtes brûlées », on n'écoute pas vraiment notre

Des coins sauvages et de toute beauté... Las Fuentes de Bano est une source d'eau chaude aux propriétés rajeunissantes.

Le Cañon Rojo de Teruel est l'un des plus beaux sites d'Aragon. Ici, le décor s'apparente à celui d'un film de Far West !

raison... Pour la petite histoire, et toujours à propos de la météo, nous avons trouvé ce site en déviant notre road-trip justement à cause du mauvais temps. Nous devions descendre vers Murcia, mais les intempéries nous ont fait revoir le tracé. Comme quoi, les dieux du ciel sont parfois de notre côté...



« *The Silent Route* » est une route panoramique où l'important est de profiter de l'environnement et de conduire lentement pour ressentir la grandeur des paysages. La Route 66 d'Espagne.

L'Espagne possède aussi sa Route 66. Baptisée « *The Silent Route* », l'itinéraire permet de profiter de l'environnement et de conduire lentement pour ressentir la grandeur des paysages.

The Silent Route. Voilà un nom de tracé qui interpelle. Une invitation à rouler et à découvrir un tronçon d'une soixantaine de kilomètres pas comme les autres. Et pour cause, pour profiter pleinement de l'expérience de « la route silencieuse », il faut aller au-delà de l'itinéraire. Découvrir les villages qu'elle traverse, leur histoire et

Admirez la vue du spot sauvage et naturel depuis le ciel. Difficile de faire mieux.

leur culture, la gastronomie et les produits de la région. On en profite pour découvrir des vues offertes par les points de vue. Les villages situés le long de *The Silent Route* cachent un riche patrimoine culturel. La gastronomie et les produits locaux sont aussi omniprésents dans les environs du tracé et dans les différents établissements. Si vous êtes un passionné de conduite, vous apprécierez chaque tronçon de la route. Nous en profitons pour nous arrêter aux différents points de vue et découvrir la beauté des paysages naturels environnants, des falaises abruptes, des pics et des gouffres… Bref, une route qui est un peu à l'Espagne ce que la Route 66 est aux États-Unis. Soixante-trois kilomètres de montées, de virages. Soixante-trois kilomètres de bonheur où chaque courbe laisse découvrir un paysage extraordinaire… Mais le plus beau reste à venir. Le désert d'Aragon est vraiment splendide avec des panoramas uniques et spectaculaires. Les déserts de Monegros sont moins fréquentés que les Bardenas. Mais ils sont plus grands, plus beaux, et surtout encore plus incroyables ! Franchement, n'hésitez pas une seconde à faire escale. Nous poursuivons avec Embalse de El Grado. Un spot que l'on garde secret, mais que l'on partage un peu, tant l'endroit est unique. C'est notre spot aux sardines. Non pas parce que l'on peut pêcher des sardines dans le lac, mais parce que l'endroit est propice pour faire une grillade de sardines, à la belle étoile. La photo parle d'elle-même. Instagrammable pour les addicts du smartphone. Incommensurable dans le bonheur que le site procure quand on y passe du temps ! L'idéal pour une dernière nuit en Espagne. Demain direction les Pyrénées, ou comment passer d'un décor d'île déserte à un décor d'hiver en haute montagne. C'est sûr, nous reviendrons !

L'Espagne regorge de contrées encore sauvages, où les décors vous plongent dans une atmosphère unique, loin de celles véhiculées à travers les guides populaires et autres bons plans touristiques.



JOEY LE T3

Compagnon de route

Camille et Clément sont des globe-trotteurs qui aiment voyager, motivés par cette soif de découvertes et d'aventures. Rencontrer des gens, vivre au grand air et laisser filer le temps au gré de leurs envies se fait désormais en compagnie de leur fidèle compagnon de route, ce Transporter Westfalia 1983 affectueusement baptisé « Joey ».

Texte et photos **Kiki D. Bois**





En mode camping, une fois déployé, le store déroulant Fiamma F35 Pro permet d'obtenir une belle surface protégeant du soleil en 2023... et de la pluie en 2024 !

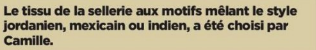


La toile de toit neuve de chez Sérial Kombi avec sa moustiquaire et ses 3 ouvertures, offre une belle vue panoramique.



Sorti d'usine en rouge bordeaux, puis peint en bleu ciel dans une vie antérieure, ce T3 Westfalia arbore désormais la fameuse teinte VW, beige Savannah L620.





Le tissu de la sellerie aux motifs mêlant le style jordanien, mexicain ou indien, a été choisi par Camille.



Quand Camille et Clément découvrent le mode de vie façon *vanlife*, ils apprécient cette approche pour voyager et découvrir des contrées en prenant le temps de vivre avec une notion de retour aux sources. Cette philosophie qui redonne un sens aux choses simples de la vie, permet de se poser et d'admirer avec un autre regard, la beauté d'un joli coucher de soleil en mode « camping ». C'est d'ailleurs comme cela que Clément et Camille ont pris conscience que cette façon de vivre les vacances en mode « nomade » correspondait vraiment à leurs attentes respectives. Ce déclic s'est manifesté lors d'un grand road-trip dans l'hémisphère Sud. En 2008, le couple décide de partir de leur région tourangelle pour aller découvrir pendant dix mois l'Australie et ses contrées parfois hostiles. Un long périple qui aura une incidence irréversible sur leur façon d'appréhender les voyages.

Pour Camille et Clément, le déclic opère lors de la découverte de l'Australie en van. Un road-trip qui va leur réserver de belles surprises inoubliables, empreint de souvenirs, mais surtout une prise de conscience à la limite de la « révélation ».

Pour ce trip australien, pas question de le faire à la mode « routard » avec le pouce levé équipé d'un sac à dos et muni d'un livre de poche de Jack Kerouac en guise de passe-temps pour les longues heures d'attente où personne ne s'arrête pour vous prendre en stop ! Pour profiter au maximum de l'immensité de ce pays, le meilleur moyen de locomotion reste le van aménagé. Avec ce type de transport, la pression de trouver un hôtel disparaît. Pendant ce périple découverte de dix mois au pays des kangourous, Clément et Camille louent donc un petit camping-

Camille et Clément ont décidé de poursuivre leurs aventures à bord de ce Transporter préparé selon leurs envies. L'occasion de vadrouiller à nouveau tout en cultivant cette forme de simplicité et de convivialité véhiculée par le van.



La peinture noir satiné réhausse visuellement le Transporter. Le choix des couleurs est un petit clin d'œil au pelage des kangourous.

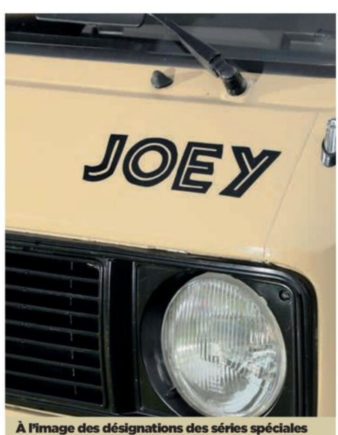
car Toyota Hiace. Le petit van japonais n'est pas très grand, mais il fait le job. Aussi spartiate qu'il soit, il conduit Clément et Camille à leur destination quand nos deux aventuriers explorent la côte Est australienne sur un parcours de 2 500 kilomètres. Ce périple les mène de Brisbane à Cairns, en passant par la Sunshine Coast, Moreton Island, la Grande Barrière de Corail et bien d'autres endroits tout aussi exotiques que magnifiques. Les souvenirs et les rencontres se succèdent au fil des kilomètres, avec un constat qui leur vient à l'esprit. C'est ce genre d'aventures qu'ils recherchaient, sans jamais s'en être aperçus. De retour en France pour entrer dans la vie active, nos deux aventuriers suivent de près le mouvement VW sur les réseaux sociaux, attirés par ce côté cool, avec en ligne de mire, le phénomène Combi qui prend de plus en plus d'ampleur. Durant toute la première moitié des années 2010, Camille et Clément continuent de voyager pendant leurs vacances, que cela soit à moto, en voiture (ou même à cheval !) avec toujours la même philosophie d'itinérance qui est propice aux belles rencontres. La location d'un Combi T2B Westfalia durant l'été 2016 marque un déclic pour nos deux amis. Lors de ce road-trip à travers le Pays basque et les Landes qui les conduit de Biarritz à Biscarrosse, l'aménagement et le côté bien pensé de la configuration Westfalia Berlin, a l'effet d'un coup de foudre pour le camper. En 2017, ils remettent le couvert avec la location d'un autre Combi T2B Riviera qui leur permet d'apprécier la belle région bordelaise, le Médoc et la côte Atlantique. L'esprit *vanlife* est bien ancré pour Camille et Clément. Mais pas facile de l'assouvir avec une vie professionnelle très prenante. C'est au moment de la pandémie du covid que la remise en question s'opère avec l'envie de posséder son propre van pour être autonome.

Pour Camille et Clément, la bonne humeur et la convivialité du mouvement VW, plus le capital sympathie que dégage le Combi, s'avèrent suffisants pour faire le bon choix, et devenir ainsi propriétaires d'un Transporter T3 à aménager.

Louer un Combi c'est bien, mais posséder son propre van, c'est encore mieux. Préférant de loin les modèles anciens pour leur look, leur ligne et leur cachet historique, c'est avec ce constat en tête que Camille et Clément commencent à envisager l'acquisition de leur camper VW. Dans leur esprit, le van par excellence, c'est le Combi


Ce coffre de rangement accueille deux plaques Camping Gaz qui permettent de cuisiner à côté du van.


Il aura fallu un beau road-trip en van sur les routes d'Australie pour que Camille et Clément trouvent leur voie à travers ce mode de voyage.



À l'image des désignations des séries spéciales sur les Transporter T3, le nom de « Joey » a été apposé au bon endroit, sur la face avant.


Le tableau de bord d'origine est comme à sa sortie d'usine en 1983.



Baptisé « Joey », ce Transporter T3 est doté d'un intérieur fabriqué entièrement sur mesure, tout en bois. Une configuration pratique, très chaleureuse et cosy, qui est une invitation au voyage.

Volkswagen. Mais voilà, nés dans les années 80, le van de leur génération, c'est le Transporter T3 ! Et devant les prix des Combi Bay Window qui ne cessent de grimper, leur attention se porte naturellement sur les versions plus récentes. Leurs recherches les conduisent chez Only Combi en octobre 2020, c'est là qu'ils trouvent la base idéale avec un Transporter Westfalia de 1983... totalement vide. L'occasion pour le couple d'imaginer un intérieur entièrement personnalisé. Pour l'intérieur et les meubles, Camille et Clément font appel à un aménageur en se basant sur les spécificités Westfalia, mais avec quelques variantes. Pour la sellerie, Camille choisit un beau tissu aux motifs surfant entre les influences incas, indiennes et jordaniennes. Au niveau des équipements, on trouve un chauffage stationnaire, une douche avec eau chaude, un évier, un convertisseur de courant, une réserve d'eau et un frigo. À l'extérieur, un store Fiamma apporte une bonne protection contre les rayons du soleil, tandis que des panneaux solaires fournissent l'électricité. Pour la visibilité, des phares longue portée sont posés sur le pare-chocs avant, alors que les rétroviseurs extérieurs déportés (de la gamme utilitaire) offrent une meilleure rétrovision.

Pour se remémorer ce magnifique voyage aux antipodes, le look final du Transporter de Camille et Clément offre un petit clin d'œil à deux symboles australiens, auxquels vient s'ajouter ce look de baroudeur.
Pour rendre hommage à ce trip australien qui a tout déclenché, Clément et Camille choisissent la teinte VW beige Savannah L620, avec un bandeau noir satiné qui entoure les parties basses du Transporter. Tout ceci en rappel de la couleur des



L'aménagement a été confié à un professionnel. La tablette « home made » est très pratique. En dessous, le coffre accueille la batterie auxiliaire, les convertisseurs 12/220 V et le boîtier MPPT du panneau solaire, plus le raccordement du ballon d'eau chaude 6 L Elgena.

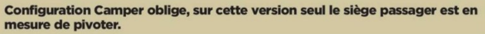


La banquette-lit a été entièrement recouverte par un sellier. C'est Clément et Camille qui ont trouvé ce tissu au parfum exotique.

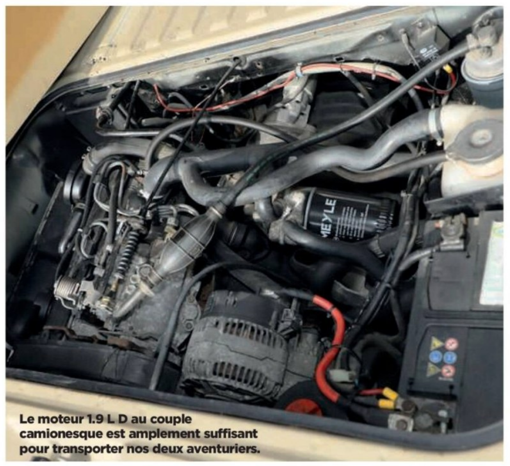


« Tu as fait toute la séance photo au volant, donc c'est moi qui conduis Joey au retour ! »





Configuration Camper oblige, sur cette version seul le siège passager est en mesure de pivoter.



Le moteur 1.9 L D au couple camionesque est amplement suffisant pour transporter nos deux aventuriers.

kangourous, d'où le surnom de « Joey », nom donné affectueusement en Australie aux bébés marsupiaux. Pour couronner le tout, Clément conçoit un logo « Joey » qu'il appose sur la face avant, donnant l'illusion d'une version spéciale d'usine. Les premiers voyages sont vécus comme de belles récompenses avec leurs lots de petites aventures liées à l'ancienneté du véhicule. Après tout, rouler en VW ancienne implique souvent de devoir mettre les mains dans le cambouis. Cette vérité va se vérifier très vite. Au cours du mois de novembre 2020, les grandes lignes du premier voyage sont tracées. Au prix de cinq longs mois d'attente nécessaire à la remise en route et à la restauration puis à l'aménagement du Transporter, le premier coup de démarreur a lieu en mars 2021. En route ! Mais deux mois après avoir récupéré Joey, en pleine canicule, les durites de retour d'injecteurs sont HS. Philosophe, Clément apprend sur le tas la mécanique et avec un peu de débrouillardise, il répare sur le bord de la route. Il en ressort avec sa propre vision qui est : « Première règle en matière de VW ancienne, si tu n'as pas les bases en mécanique et que tu veux être tranquille, choisis un autre véhicule ! » Un dicton à la vision assez juste auquel nos deux aventuriers ont su résister. L'année 2021 se solde par de nombreux voyages et week-ends comme une escapade en Loire-Atlantique, en passant par le Marais poitevin, le tour de la Bretagne par la côte avec un périple de 1400 kilomètres. Le point d'orgue de 2021 étant le jour de l'An passé au château de Chambord. En 2022, une visite en Charente-Maritime sera ponctuée par un réveil les pieds dans l'eau avec une montée brusque des eaux dans les marais durant la nuit, avant de finir ce périple par le tour de la Vendée. L'an passé, nos deux road-trippers se sont baladés sur l'île de Ré, en Espagne jusqu'au désert des Bardenas, en étant passés au préalable par Saint-Sébastien, la Dordogne, le Périgord et les châteaux de la Loire avec une bonne préférence pour visiter sur leur chemin tous les « Plus Beaux Villages de France ». Ne sachant jamais dans quelle contrée se dirigera Joey d'une année sur l'autre, l'imprévu et les surprises sont aussi présentes à la maison en scrutant les cartes. Et c'est là que commence chaque voyage... Alors pourquoi pas un voyage avec Joey là où tout a commencé ?



Première nuit en Amérique centrale, tout près du canal de Panama, en compagnie d'une famille de singes hurleurs.



RÉCRÉ Ô TOUR DU MONDE

Pana… Mécanique

Johanna et Florian continuent de partager avec nous leur incroyable aventure autour du monde, au volant de leur Combi Westfalia baptisé « Canary Bay ». Une fois la Colombie traversée, notre couple de voyageurs s'est lancé dans la traversée du Panama, en direction du Costa Rica. Un pays qui va laisser lui aussi quelques souvenirs dans l'histoire de cet incroyable road-trip !

Par **les road-trippers**



Le Combi dans son container, c'est en avion que nous effectuons cette liaison qui ne laisse guère d'autre choix. Aussi, après environ une heure de vol depuis Carthagène en Colombie, nous voici au Panama, notre premier pays d'Amérique centrale ! La monnaie du Panama est le dollar américain, ce qui nous fait bizarre. Sa capitale est Panama City. Une ville qui fait très moderne et qui compte beaucoup de buildings. On l'appelle même le « petit Miami ». Nous ne tombons pas forcément à la meilleure période (le mois d'août) puisque c'est en plein dans la saison des pluies que nous arrivons au Panama. Mais difficile dans un tour du monde d'être à chaque fois dans la meilleure saison dans chacun des différents pays. Nous restons dans une auberge de jeunesse à Panama City afin de visiter la ville, en attendant l'arrivée du container et de pouvoir récupérer le Combi au port de Colón. Après avoir passé quelques jours à visiter Panama City, nous prenons donc un bus en direction de la ville de Colón où nous allons enfin retrouver « Canary Bay ». Cette fois, nous restons dans un hôtel pour patienter, mais la ville en elle-même ne nous paraît pas très sécuritaire. Ce n'est pas très beau et c'est sans grand intérêt. L'hôtel est assez miteux, mais nous essayons tout de même de garder le sourire. La ville de Colón est, comment dire... très spéciale ! Nous décidons cependant de sortir nous balader pour voir l'envers du décor. Nous cherchons un endroit où manger. Nous n'osons pas trop sortir nos portables, tout le monde nous regarde... Nous sommes clairement les « gringos » de la ville. Beaucoup de bâtiments sont abandonnés, dégradés... Nous décidons finalement de nous arrêter dans le McDonald's de la ville qui nous paraît être le lieu le plus sûr et le plus engageant !

C'est depuis la Colombie que le Combi a été expédié par container. Un transit obligé de deux jours, que les road-trippers ont eux effectué par avion en une heure, les obligeant à patienter avant de retrouver Canary Bay.

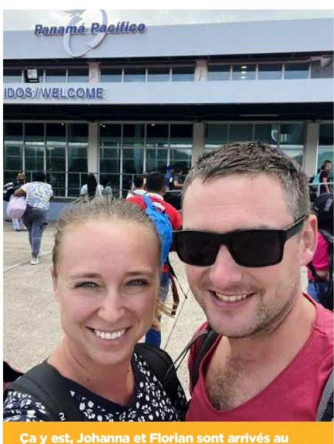
On appelle Colón la « zone libre », la plus importante zone franche des Amériques et la deuxième au monde après Hong Kong. En effet, on y trouve beaucoup de magasins avec des produits détaxés. Colón est à la base une jolie ville de type colonial. Nous comprenons que tout l'argent ici profite à la capitale, Panama City. Aujourd'hui, la ville de Colón connaît un taux de chômage de 40 % et un taux de pauvreté équivalent. Nous apprenons, par notre transitaire, que certains


Johanna et Florian en profitent pour découvrir le passage de cargos dans l'une des nombreuses et impressionnantes écluses du canal de Panama.


Le canal de Panama mesure 80 kilomètres de long, reliant l'océan Pacifique et l'océan Atlantique. Sa construction a été l'un des projets d'ingénierie les plus difficiles jamais entrepris.



L'arrivée du camion porte-véhicule avec le container. Il ne reste plus que les formalités avant de faire descendre le Combi.



Ça y est, Johanna et Florian sont arrivés au Panama. Il ne leur reste plus qu'à récupérer le Combi acheminé par container.

habitants ne pouvant pas payer leur loyer, les propriétaires leur coupent l'eau, l'électricité et n'entretiennent plus les bâtiments. Donc, tout tombe en ruine. Mais, depuis peu, apparemment, cela semble changer et la situation commence à s'améliorer. Nous sommes le 10 août et nous allons enfin récupérer Canary Bay ! Florian se rend au port de Colón pendant que Johanna l'attend à l'hôtel. Tout se passe très bien, le transitaire est très sympa ! Nous n'avons pas été séparés longtemps avec Canary Bay, mais c'est toujours avec une certaine excitation que nous nous apprêtons à retrouver notre fidèle compagnon de route ! Place aux formalités.

L'ouverture des portes du container est toujours un moment stressant. Mais cette fois encore, c'est le bonheur qui est au rendez-vous, avec un premier tour de clef et une remise en marche sans faute du Combi. Place à la route !
Concernant la traversée du Combi, entre la Colombie, depuis Carthagène des Indes, jusqu'au Panama dans la ville de Colón, elle s'est bien passée. Le plus long est bien sûr la partie administrative et la montée/descente en container. La traversée en elle-même ne dure qu'à peine deux jours. Mais avec le covid, les prix de la traversée ont flambé ! Ainsi, nous avons décidé de partager le container afin de diviser les coûts. Le container arrive enfin, c'est bien le bon, le numéro de série correspond. Nous devons attendre encore environ 30 minutes avant d'ouvrir le container, car une fumigation est nécessaire. Le délai passé, les portes s'ouvrent, rien n'a bougé. Ouf ! Premier tour de clef en Amérique centrale, le Combi démarre nickel, et nous le reculons sur un camion porte-véhicule pour le descendre du container. En route ! C'est parti, le road-trip continue ! Après un rapide passage à l'hôtel pour récupérer nos

Après la Colombie, Johanna et Florian ont décidé de traverser le Panama avant de rejoindre leur prochaine destination, le Costa Rica. Un pays qu'ils vont découvrir et traverser avec une petite pause technique forcée.



Les souvenirs de la traversée du Panama ne resteront pas forcément dans les meilleurs moments de cet incroyable road-trip. Sans doute que la panne rencontrée au niveau de la direction du Combi y est pour beaucoup.

Les spots se suivent et ne se ressemblent pas. Certains sont trouvés par le biais de l'application iOverlander.


En attendant l'arrivée du Combi, place à la visite de l'arrondissement Casco Viejo, le vieux quartier de Panama City. Un endroit classé au patrimoine mondial de l'UNESCO.



affaires, nous quittons l'affreuse ville de Colón. Après avoir fait quelques courses, nous décidons de nous poser pour la nuit au bord du Gatun Lake, un spot recommandé par l'application iOverlander que nous utilisons quotidiennement. Nous en profitons pour remettre les caisses sur le toit du Combi et faire un peu de rangement. Nous passons une bonne nuit malgré la chaleur. Nous avons d'ailleurs laissé le coffre ouvert en mettant la moustiquaire (d'origine Westfalia, s'il vous plaît !) afin de faire un peu d'air. Le matin, nous sommes réveillés par le son des singes hurleurs : c'est génial ! Du coup, nous allons les observer, dans les arbres, autour du Combi.

La visite de Panama se résume à la traversée du pays, en empruntant rapidement des routes plutôt belles et agréables. Il faut dire que nos road-trippers ont hâte de franchir la frontière avec le Costa Rica.

Comme nous dormions à côté, impossible de manquer le célèbre canal de Panama. Place à sa visite, très intéressante. Puis, nous reprenons la route en direction de la frontière avec le Costa Rica. Notre choix est de ne pas s'attarder au Panama pour entrer au Costa Rica afin de profiter de ce pays que nous avons hâte de découvrir. Les routes sont plutôt belles et nous prenons du plaisir à rouler sur le bitume qui est en meilleur état qu'en Amérique du Sud. Toutefois, nous quittons le canal de Panama sous des trombes d'eau, et même si les routes sont de manière générale plutôt correctes, nous roulons dans un énorme nid-de-poule ! Et bim ! Par chance et à première vue, le Combi n'a rien, mais nous avons littéralement fait un bond ! Après une petite halte pour la nuit, nous reprenons la route afin d'atteindre la frontière avec le Costa Rica. Sauf que, arrivés à quelques centaines de mètres de la frontière, nous nous rendons compte que nous avons un problème de direction ! Le volant a beaucoup trop de jeu ! Le nid-de-poule d'hier y est sûrement pour quelque chose. N'étant pas équipés pour réparer ce genre de problème, nous devons nous rendre chez un mécanicien. Nous hésitons entre attendre d'être au Costa Rica ou le faire réparer maintenant. Aussi nous décidons de nous en occuper au Panama, car cela s'avère plus risqué d'attendre d'être au Costa Rica, étant donné qu'il y a pas mal de route à faire jusqu'à la prochaine grande ville. Et une fois encore, nous avons bien fait. Les 45 minutes de route qui nous attendent entre la frontière et la ville de David sont très laborieuses, le jeu dans le volant s'accentuant de kilomètre

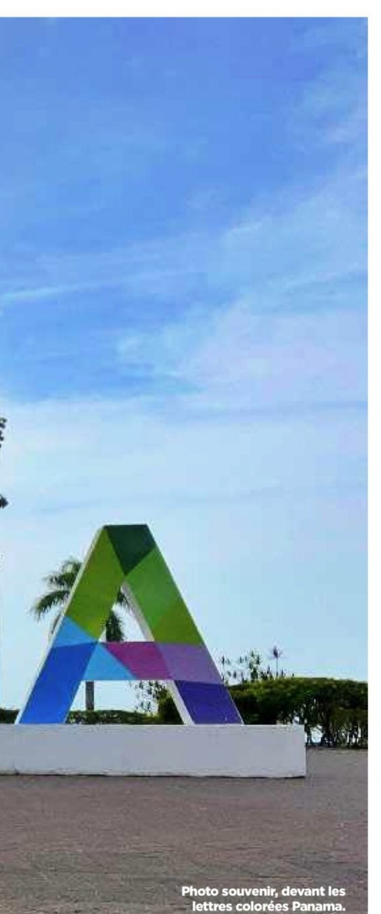


Photo souvenir, devant les lettres colorées Panama.



Panama City, la capitale du Panama, est une ville moderne entourée par l'océan Pacifique et le canal artificiel de Panama.



Rangement obligé des caisses à la suite de l'arrivée du Combi au Panama, après deux jours de shipping en container.





Par chance, nos road-trippers ont trouvé un garage accueillant qui s'est occupé de la réparation du train avant, laissant même nos voyageurs dormir à bord de Canary Bay.

en kilomètre jusqu'à atteindre 3/4 de tour de jeu ! Quelle angoisse !

Impossible de prévoir qu'un nid-de-poule allait obliger nos road-trippers à changer leur plan durant quelques jours. Entre sueurs froides et réparations successives, le Combi va une fois de plus offrir une belle rencontre à nos voyageurs.

Nous avons donc trouvé un mécanicien dans la ville de David. Roberto est très gentil et parle très bien anglais. Nous nous rendons chez lui afin que celui-ci répare le support du pivot du train avant qui s'est dessoudé. Nous repartons contents et décidons de nous arrêter manger quelque part avant de reprendre la route. Mais en repartant et en braquant à nouveau, crac ! Retour à la case départ, la réparation n'a pas tenu ! Nous décidons de retourner chez le même mécanicien et de descendre cette fois tout le train roulant et de faire une réparation plus poussée… Le mécanicien nous propose gentiment de rester dormir dans son garage en attendant les réparations. Nous sommes accompagnés par ses deux chiens de garde. Autant dire qu'ici nous sommes tranquilles. C'est parti pour le démontage du train avant afin de ressouder le support d'axe de pivot de direction. Nous resterons en tout deux nuits au garage de Roberto, le mécanicien avec qui nous sympathisons. Il est vraiment gentil et accueillant. Nous avons accès au wifi et aux toilettes. Avant de partir, il nous offre gentiment le déjeuner et nous partageons des pizzas avec lui et son équipe. Encore une belle rencontre ! Nous reprenons la route en direction de la frontière Panama/Costa Rica. La direction du Combi est impeccable, le mécanicien a bien bossé !

À l'entrée du Costa Rica, le passage de la frontière va prendre un peu plus de temps que prévu, des manifestations à l'entrée du pays empêchant tout transit… Heureusement, c'est toujours plus simple de patienter en Combi !

Après avoir fait une lessive, nous décidons de repasser une nuit au parc où nous avions déjà dormi afin de pouvoir franchir de bonne heure la frontière avec le Costa Rica. Le lendemain matin, nous prenons donc la route pour entrer au Costa Rica. Nous arrivons vers 9 heures au point de contrôle. Cela paraît aller assez vite jusqu'à ce qu'on nous annonce qu'il y a une manifestation à la frontière côté Costa Rica et que cela bloque tout ! Nous ne savons pas combien de temps cela va prendre et les agents de la douane nous laissent entendre que cela peut durer des heures…

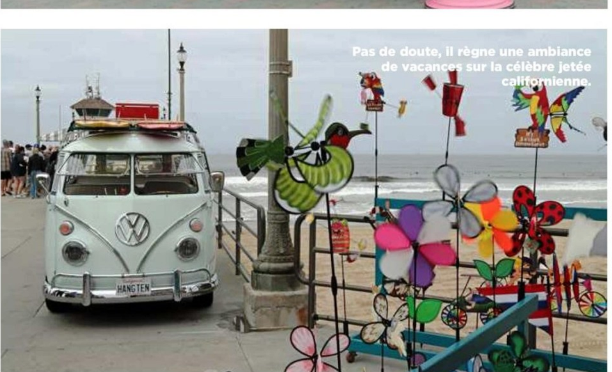
La suite au prochain épisode !

BEACH CURFEW

Un endroit parfait pour un meeting de Combi, la mythique jetée d'Huntington Beach.



Sugar High Roller utilise ce Combi « Double Door » de 1959 pour promouvoir ses ventes de bonbons.



Pas de doute, il règne une ambiance de vacances sur la célèbre jetée californienne.



Quelques vendeurs proposaient leurs produits (ici, des piments) en compagnie de leurs Combi.

HUNTINGTON BEACH

Surf & Bus

Texte et photos **Stéphane Szantai**

Les abords de Los Angeles regorgent de plages renommées mondialement, dont Huntington Beach où se déroule l'événement « *Buses on the Pier* ». Celui-ci demeure l'une des rencontres favorites parmi la dizaine de rendez-vous organisés dans cette région paradisiaque !

Venice Beach, Santa Monica, Newport Beach… Les touristes de passage à Los Angeles reconnaîtront probablement le nom de ces villes offrant de belles plages, qui rassemblent les clichés des « destinations vacances » californiennes favorites : palmiers, sable fin, cabanes de lifeguards… À cette liste s'ajoute Huntington Beach, prisée pour ses liens avec la culture surf, ce qui explique son surnom de « Surf City ». Ici, les surfeurs profitent des vagues qui roulent de chaque côté du *pier* (la jetée). Une structure de 560 mètres de long, bâtie en 1902, avant d'être reconstruite au début des années 90 suite à une tempête. Le site nous intéresse tout particulièrement, car il a accueilli une nuée de Combi vintage au début de l'été.

Le rassemblement baptisé « *Buses on the Pier* » remporte tous les suffrages auprès des passionnés de Combi. Il faut dire que l'emplacement du show est insolite et unique en son genre.
Que de chemin parcouru depuis 2014, lorsqu'une bande de copains se retrouva au centre-ville d'Huntington Beach pour une rencontre de Combi impromptue ! Car tout a changé, à commencer par l'ampleur de l'événement. C'est le souriant Don Ramsey qui organise ce rendez-vous en compagnie de son club, le Köwabunga Van Klan. (*Köwabunga* ? Il s'agit d'un terme couramment utilisé pour exprimer l'enthousiasme des surfeurs.) Pour Don, tout a débuté en 2014, lorsqu'il invita ses copains « Busistes » à se garer tôt le matin sur Main Street, la rue principale menant au Pacifique. Il ne s'agissait alors aucunement d'un meeting de Combi à proprement parler, Don s'occupant d'alimenter les parcmètres avec des pièces de 25 cents ! Néanmoins, certains officiels de la ville prennent alors note de cette meute de Combi garés (légalement)dans le centre-ville… Ils proposent même à notre ami de l'aider à organiser une manifestation digne de ce nom, directement sur la jetée. Une opportunité qu'il ne peut refuser. Depuis, le rassemblement n'a cessé de grandir et il figure même sur la liste des événements officiels supportés par la ville.

Il y a du monde sur la plage cette année, non seulement en raison de la météo plaisante, mais aussi des superbes vagues qui attirent de nombreux surfeurs.
Certains propriétaires de Combi ont amené leurs planches de surf, sans oublier leur skateboard. On compte un



Un incroyable buggy réalisé sur la base d'un Combi de 1953, en compagnie d'un rare van Boonie Bug !



Volkswagen of America présentait ce Samba de 1967 à la finition soignée.



Un emblématique Combi en version « Woodstock, Peace & Love » !



Surprenants, ces deux Combi High-Roof néerlandais restaurés, conçus pour la vente de glaces !



L'esplanade située devant la jetée accueillait plus de 50 Bus sélectionnés par les organisateurs.

nombre record de Combi Split et de Bay Window sur la jetée, une centaine au total, auxquels s'ajoutent une cinquantaine de véhicules supplémentaires exposés sur l'esplanade attenante. Les places sont donc limitées et très prisées, compte tenu de la taille restreinte du site. Volkswagen of America a joué le jeu en amenant un joli Microbus Deluxe de 1967. Quelques vendeurs proposent leurs produits via des Combi aménagés, comme ces bonbons pour Sugar High Roller (Split tôlé).

Combi et surf, le mariage parfait à Huntington Beach, ville considérée par beaucoup comme la capitale mondiale de ce sport.

Sur place, on croise divers modèles particulièrement rares, dont plusieurs Barndoor version 23 fenêtres, mais aussi un Deluxe de 1967 doté d'une porte coulissante optionnelle. Les milliers de visiteurs/vacanciers peuvent aussi apprécier deux Combi High-Roof version « vendeurs de glaces » récemment importés des Pays-Bas, sans oublier le pick-up à nacelle de 1962 de Mike Farnham, appelé « *Pritschenwagen mit hydraulischer Hebebühne* » (camion plateau avec plateforme élévatrice hydraulique) dans la nomenclature Volkswagen. Notons aussi la présence du Double Cabine de 1959 de Maxx Shapiro, équipé d'un flat-four 2 332 cm^3 turbo de 406 chevaux ! Le parking visiteurs se voit également pris d'assaut par quelques dizaines de VW supplémentaires, dont un surprenant buggy réalisé sur la base d'un pick-up Type 2 de 1953 (!), raccourci de 1,90 mètre. Il tient compagnie à un autre engin tout aussi étonnant, un van Boonie Bug conçu à partir d'un Combi de 1960, en utilisant une coque en fibre de verre, et à partir de plans disponibles au début des années 70. Bref, une sélection de Combi et de véhicules éclectiques, parfois rares et étonnants, dans un cadre californien enchanteur… Le paradis !

Organisé sur la célèbre jetée d'Huntington Beach, ce rassemblement offre un cadre unique en son genre, avec une vue panoramique sur la ville et l'océan, où traditionnellement de nombreux surfers s'exercent.

Conçu de toute pièce, l'intérieur de ce Combi s'inspire de divers Campers VW des années 60.

Speaker lors de l'European Bug-In 2024, Amber Zent et son Bay Window, prêt pour l'aventure.


VENTJE



ID. BUZZ

Courant alternatif

Alors que la déclinaison officielle en Camper de l'ID. Buzz se fait attendre, les équipementiers profitent de cette absence pour s'engouffrer dans la brèche et proposer leur version. L'un des derniers en date : l'atelier hollandais Ventje et son modèle baptisé eVentje.

Par **Julien-David Collombet,** photos **Ventje.**

Le Camper eVentje a été réalisé sur la base d'un ID. Buzz. En option, un toit relevable est disponible.


Le coin cuisine, logé à l'arrière du véhicule, peut s'utiliser depuis l'extérieur, le hayon servant alors d'abri en cas de mauvais temps.


En position « face à face », quatre convives peuvent déjeuner à bord de ce Camper particulièrement bien pensé.


Une fois déployé, c'est un généreux lit de 2x1,4 m qui s'offre aux occupants de ce Camper eVentje.


Lors de sa présentation, le Camper eVentje a rencontré un franc succès. Un modèle qui a reçu le prix international de design, le Red Dot 2024.



Combi des temps modernes, l'ID. Buzz s'affiche toujours avec autant d'originalité. Il suffit de croiser un modèle pour s'apercevoir que le véhicule fait tourner bien des têtes… Conçu comme un utilitaire polyvalent, il lui manque cependant toujours une corde à son arc, la très attendue déclinaison Camper qui se fait tant attendre. L'occasion pour plusieurs équipementiers de tenter d'occuper la place vacante, à l'image de cette version présentée par le Hollandais Ventje.

Baptisé eVentje, cet ID. Buzz Camper offre une version compacte et un sympathique clin d'œil au camping-car Volkswagen vintage. Ici, le Camper s'intègre dans la lignée des précédents aménagements proposés par Ventje, qui s'est forgé une réputation en proposant et commercialisant des aménagements de type Camper pour Transporter T6.1. Des configurations qui reposent sur la fabrication de mobilier en bois (bambou, pin…) visant une démarche écoresponsable. Pour ce fabricant néerlandais de camping-cars, cette déclinaison sur une base d'ID. Buzz est donc une sorte de reconnaissance, le modèle ayant demandé de longues heures de développement et de conception, avec l'obligation de résoudre plusieurs problèmes techniques. Par exemple, pour créer un intérieur confortable, les designers de Ventje ont dû développer un système astucieux, offrant un lit de 2 mètres sur 1,4 mètre ! Un tour de force dans un tel modèle.

Bien que ce Camper ID. Buzz ne soit pas une configuration officielle, le résultat illustre les possibilités offertes par le modèle. Ici, la clientèle visée est adepte de la « *slow life* », avec la recherche d'une démarche écoresponsable.

L'avantage d'un ID. Buzz présenté ici comme un Camper compact, c'est qu'il peut aussi être utilisé comme une voiture traditionnelle pour des déplacements quotidiens. L'ID. Buzz eVentje conserve ses caractéristiques actuelles de véhicule polyvalent pour toute la famille. Vous pouvez ainsi facilement l'utiliser pour une escapade, un week-end, un déplacement en ville ou lors des grandes vacances. Vous n'avez rien à planifier et vous pouvez aller n'importe où, l'installation Camper est discrète et se fait presque oublier. Son intérieur est équipé de tout le confort dont on a besoin. En prime, l'eVentje présente également quelques nouveautés, à commencer par son toit relevable innovant (en option – absent sur le modèle présenté), qui au passage offre un lit supérieur. Une fois déployée, la toile est entièrement ouvrable par une simple fermeture éclair. Une lucarne



RED DOT 2024

Le Camper électrique eVentje vient de remporter un prix international du design, le prestigieux prix Red Dot 2024. Le Camper a conquis le cœur du jury grâce à son design unique, ses matériaux durables et sa polyvalence exemplaire. Un panel de quarante experts indépendants du monde entier a jugé que ce Camper était doté d'un « excellent design ». Le prix Red Dot est reconnu mondialement comme l'une des distinctions les plus importantes dans le domaine du design.

Entièrement repeint, le modèle joue la carte de la séduction avec sa couleur jaune emblématique du fabricant hollandais Ventje.

offrant une vue sur le ciel étoilé est aussi intégrée. À bord, une tablette peut être dépliée sur le côté du camping-car. Parfaite pour ceux qui aiment vivre à bord, mais aussi autour du van. D'ailleurs, la cuisine se trouve à l'arrière du véhicule, ce qui permet de cuisiner de l'extérieur, tout en se tenant à l'abri sous le hayon si quelques gouttes de pluie venaient à s'annoncer. Dans ce cas, et durant les jours où les conditions météorologiques sont moins favorables, la cuisine peut également être utilisée de l'intérieur, car les tiroirs, le grand réfrigérateur, la plaque de cuisson à induction et l'évier sont accessibles de l'extérieur et de l'intérieur ! Vous avez dit pratique ?

Le Camper eVentje vient de remporter le prix international du design, le Red Dot 2024. Une récompense reconnue mondialement comme l'une des distinctions les plus importantes dans le domaine du design.

Le coin salon peut être configuré de plusieurs manières : canapé 4 places avec table, canapé de salon ou lit. Les coussins sont en véritable rembourrage de type matelas et l'espace de couchage est de 2 mètres sur 1,4 mètre. Pour obtenir cet espace dans l'ID. Buzz, les designers de Ventje ont développé un système astucieux qui, en faisant coulisser les sièges avant, augmente l'espace d'assise et de couchage. Un ensemble d'extérieur astucieux sort d'un tiroir étroit. On y trouve deux pieds de chaise et une grande table qui, une fois assemblés avec les coussins d'assise, forment un set de jardin très confortable. Deux poufs assortis supplémentaires sont même fournis par l'équipementier. Toujours du côté du pratique, les nombreuses prises, les points de charge USB-C et les compartiments de rangement peuvent aussi faire de l'eVentje un bureau mobile agréable. Où que vous vous installiez, les nombreux espaces de rangement sont facilement accessibles. Un grand panneau solaire rend l'eVentje autonome pour le quotidien à bord. Enfin, si l'eVentje dispose de deux sièges avec ceintures de sécurité à l'avant, l'enseigne propose également des sièges avec ceintures de sécurité à l'arrière, ce qui permet au Camper d'accueillir 4 personnes. Proposé à un prix de départ de 95 000 euros, avec un délai de livraison de 9 mois, cette version Camper de l'ID. Buzz ne s'adresse clairement pas à tout le monde. Ici, l'autonomie est d'environ 375 kilomètres, et une charge rapide, de 5 à 80 % (170 kW) s'effectue en 30 minutes... Aussi, face à un T6.1 California (et futur T7), le modèle risque de séduire ceux qui sont impatients de voyager au volant d'un Combi néo-rétro.



Landmannalaugar est le site favori des amateurs de randonnées en Islande : montagnes de rhyolite colorées, phénomènes volcaniques...

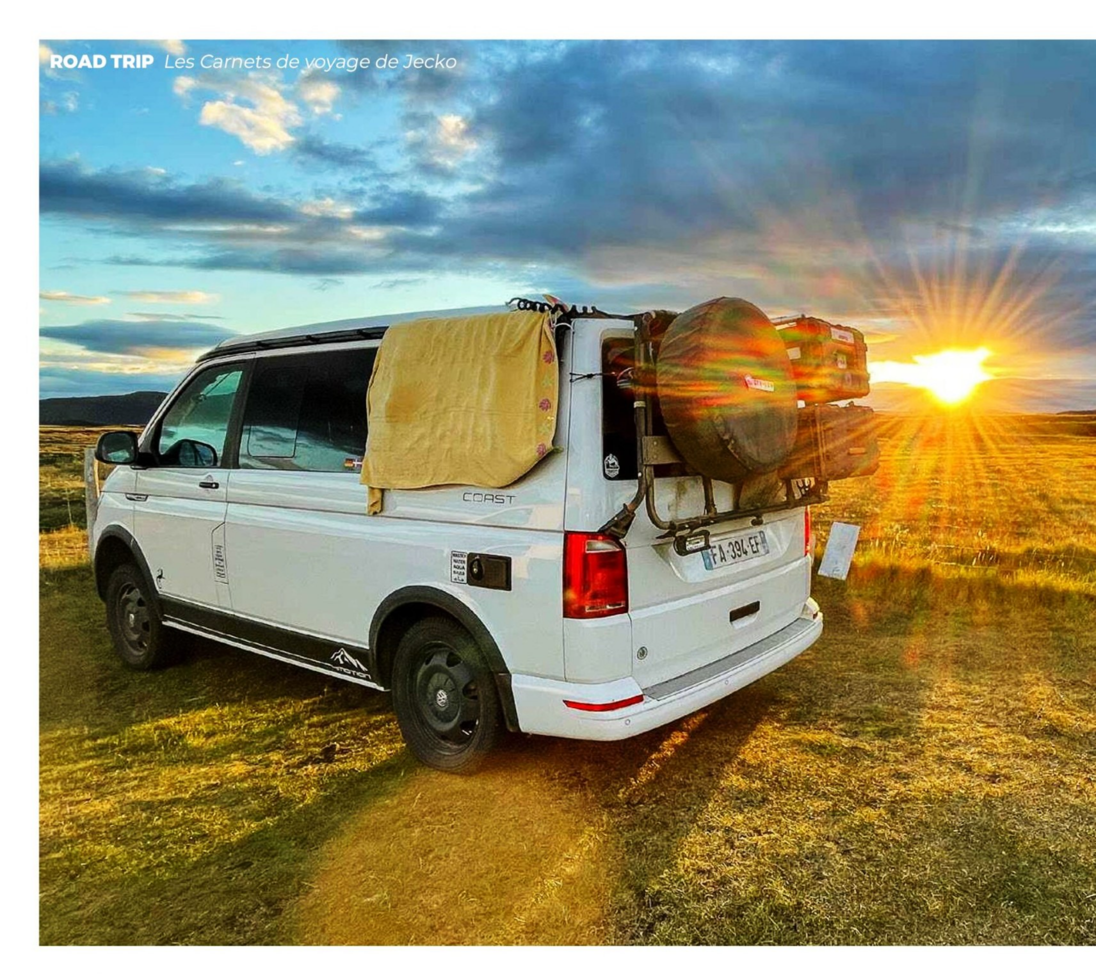


LES CARNETS DE VOYAGE DE JECKO

Terre de feu et de glace

Léa et Étienne sont des road-trippers à l'origine des « carnets de voyage de Jecko ». Voyageurs émérites, ils nous font découvrir leur plus beau tracé, sur les routes de l'Islande. Un pays insulaire nordique, aux paysages spectaculaires, composés de volcans, de grandes étendues, de sources chaudes et de champs de lave… Une destination saisissante !

Par **les road-trippers Léa et Étienne, au volant de « Jecko ».**



En 2018, l'Islande était pour nous encore un rêve. Un peu le type de destination à propos desquelles on se dit : « Un jour, j'irai là-bas et j'y amènerai mon van… ». Alors, on s'y intéresse un peu plus chaque jour. Ceux qui y sont allés et qui ont pris le temps de caresser le sol de cette île en reviennent bouleversés. De notre côté, on commence à planifier le voyage, deux jours de route au départ de la Haute-Savoie (74) pour atteindre l'unique port d'embarquement Hirtshals dans le nord du Danemark, auxquels s'ajoutent deux jours de traversée en ferry. Soit huit jours de voyage, juste pour atteindre cette île et en revenir ! Au-delà des aspects financiers, le premier ticket d'entrée pour l'Islande c'est… le temps. Alors, afin de patienter et d'économiser, en attendant, nous nous sommes rodés du côté de la Bretagne, de la Corse, de l'Italie, de la Croatie, puis de la Grèce… Car l'Islande, vu le prix du ferry, pour nous, ce sera deux mois au minimum avec prolongation en Europe du Nord pour deux mois de plus, histoire de « rentabiliser » le coût d'un tel voyage. Nous avons donc patienté avec les romans d'Arnaldur Indriðason, le récit de Jérome Skalski sur la révolution des casseroles et regardé avec envie les publications, pendant quatre ans, de ceux qui en revenaient. Nous consacrions une partie de notre budget pour préparer notre Van, un T6.1 4Motion à ce futur voyage. Attirés par les grands espaces et les hautes terres, nous tenions à mettre toutes les chances de notre côté afin de ne pas laisser notre fourgon dans le lit d'une rivière, tout en restant dans les possibilités du véhicule et de ses conducteurs. Un T6 même préparé n'est pas un Defender. Un stage de conduite off road avec Thierry Philippe, par ailleurs fondateur du groupe Facebook Off-Road Camper Vans VW T5-T6 sans frontières, nous a permis de connaître les possibilités du véhicule ainsi que ses limites.

La camping card

Pour moins de 180 euros, cette carte permet de profiter de 28 nuits dans les campings affiliés pour une famille de deux adultes et quatre enfants de moins de 16 ans. Si vous restez plus de deux semaines, c'est un investissement très rentable. De plus, elle donne des avantages dans certains réseaux de stations-service comme le café à cinquante centimes et des réductions sur l'alimentaire et le carburant.

www.utilegukortid.is



Le soleil se couche sur Jecko et Möðrudal à Fjöllum. C'est dans cette localité d'Islande que l'on trouve la ferme la plus isolée du pays !



Le glacier à portée de main. Même si le road-trip s'est déroulé en plein mois d'été, ici c'est la fraîcheur du Grand Nord qui est au rendez-vous.





Le ferry offre une traversée en 30 minutes pour rejoindre les Vestmann Island. Le décor lors de l'arrivée sur le port est remarquable de beauté !



La plage de Stokksnes fait partie depuis quelques années des endroits les plus photographiés en Islande. Et on comprend pourquoi, tant sa beauté est captivante.



Moment magique lors de la découverte de la lagune glaciaire de Hoffells.

Si pour Léa et Étienne, la découverte de l'Islande en van était un vieux rêve, il leur a fallu patienter un peu pour économiser et parvenir à réaliser ce road-trip dans des conditions optimales et sans contraintes.

Il aura donc fallu attendre de faire des choix de vie conséquents pour que le rêve devienne enfin réalité, même si rêver c'est déjà partir… Nous prenons enfin les billets du ferry, huit mois à l'avance ! Le van est prêt. Nous prévoyons un budget de 1000 euros par mois et par personne (hors ferry : 1650 euros) comprenant les campings, le carburant, la nourriture et les loisirs… C'est assez peu pour l'Islande qui compte parmi les pays les plus chers au monde ! Au début du mois de juillet, après deux jours de mer, nous sortons Jecko des entrailles du *MS Norröna* à Seydisfjordur. Comme beaucoup de vans et de 4x4 d'expédition, la première destination est le supermarché Bonus d'Egilsstadir pour un ravitaillement. Nous suivons la météo avec une attention particulière, car elle est une composante importante du voyage. Les tempêtes peuvent être violentes et une veille s'impose. Le soleil est annoncé quelques jours à l'est et au sud. C'est donc le frigo rempli de produits aux noms imprononçables et aux saveurs encore inconnues que nous nous dirigeons vers les fjords de l'est avec la ferme intention de quitter l'asphalte pour commencer à user sur les pistes nos pneus Michelin Latitudes Cross tout neufs. La Gravel Road 953 (route de graviers) permet de se mettre en jambe. Sans difficulté particulière, elle offre néanmoins des paysages exceptionnels, une épave qui rouille tranquillement sur fjord et une magnifique cascade. Avec du temps, on peut poursuivre l'expérience vers les autres fjords et même se mélanger avec une jeunesse islandaise lors du festival

Situé aux portes du cercle polaire Arctique dans l'Atlantique Nord, entre les îles Féroé et le Groenland, l'Islande est un pays qui offre des décors à couper le souffle. En parcourant ce pays en van, Léa et Étienne ont accompli un fantastique road-trip.



La Gravel Road 533 (la route de graviers) est une piste roulante qui sillonne des décors incroyables.



Dans les fjords de l'ouest, le van affiche des airs de baroudeur qui laisse deviner que l'équipage ne fait pas semblant.



Le Landmannalaugar, signifiant littéralement « les bains chauds des gens du pays », avec sa zone de camp originale.

Borgarnes est une petite localité pittoresque située au bord du Borgarfjörður en Islande. Elle compte 3 543 habitants.

intergenre de rock et de heavy metal « Eistnaflug » à Neskaupstadur. Car rencontrer les Islandais en pleine saison n'est pas facile et il est possible de faire le périple classique en une dizaine de jours sans avoir entendu parler islandais. Ils ne sont qu'environ 375 000 âmes et il faut les chercher dans une masse composée de touristes et de travailleurs saisonniers. Pour mettre toutes les chances de notre côté, nous fuyons les usines à touristes, type Blue Lagoon, et privilégions les piscines municipales dont l'usage est très ancré dans la culture islandaise. De même, les bars des stations-service et les campings un peu plus à l'est de Reykjavik permettent de se frotter aux Islandais. Nous continuons notre périple dans le sens des aiguilles d'une montre vers le sud. Plages de sable noir, montagnes majestueuses, lagunes glaciaires et le très touristique site de Jökulsárlón rythment nos journées. Et si notre budget ne nous permet pas de faire des folies, nous avons le temps de passer des heures face à une lagune, à attendre que le brouillard se dissipe. Les routes sont toutes scéniques. Selon la lumière, notre pare-brise se transforme en écran de cinéma, et il ne reste alors qu'à choisir la bande son du film.

Ce voyage en van repose en grande partie sur la découverte de l'Islande dans ses moindres recoins, loin des parcours trop touristiques et en harmonie avec la nature, et ce, grâce à l'utilisation d'un van.

Prendre le ferry pour passer quelques jours sur les Vestmann à Vestmannaeyjabær est aussi une option intéressante. L'Île est petite, c'est un bon spot pour observer les macareux et son histoire volcanique est forte. On peut monter sur les cratères Eldfell ou celui de Helgafell et visiter le musée consacré à la

Forts de leurs découvertes, impressions et souvenirs, Léa et Étienne ont décidé de retranscrire leur périple dans un premier livre intitulé *Les Carnets de voyage de Jecko*. Une façon d'immortaliser ce road-trip, mais aussi de le partager avec d'autres voyageurs.


Du côté de Reykir-Grettislaug, rencontre avec d'autres road-trippers, en Combi Bay Window Westfalia.


La dernière éruption de l'Askja remonte à la fin 1961. Depuis, on ne se lasse pas d'admirer sa beauté et la couleur de l'eau de sa glace qui s'est formée.


Les Kerlingarfjöll, signifiant en français « montagnes de la vieille dame », sont un volcan d'Islande formant un petit massif montagneux. Culminant à 1 477 mètres d'altitude au Snækollur, il se trouve dans le centre du pays, dans les Hautes Terres d'Islande.


À tous les coups, les paysages de l'Islande sauront vous séduire. Un pays à l'image de son relief et de ses couleurs tranchées et crues, qui ne peut inspirer que des sentiments entiers.


Le T6 en version 4Motion, bien préparé et équipé, s'est avéré parfait pour cette escapade en dehors des sentiers battus.

tragique éruption de 1973. Une parenthèse reposante pour le van et son conducteur... Le Cercle d'or est le circuit classique pour celui qui vient en avion et reste peu de temps. C'est un concentré d'Islande... et de touristes en été. Ce n'est pas l'Islande que nous avons préférée, même si un arrêt s'impose sur le site de Þingvellir, là où les deux plaques nord-américaine et eurasienne se rencontrent sur la faille de Silfra. C'est aussi un site historique majeur, puisque c'est le lieu du premier Parlement islandais. Il est relativement facile de s'extraire du flux touristique notamment autour du camping proche du site, mais dans un secteur plus sauvage. Dans le Cercle d'or, les sites sont aménagés afin de les protéger du tourisme de masse. Des petits centres commerciaux trônent sur leur parking et on y croise beaucoup de gens pressés. Une alternative existe autour de Myvatn, dans le nord. Moins fréquenté à cause de son éloignement du principal aéroport de l'île. Mais pour combien de temps ? Les autorités souhaitent développer le trafic aérien sur Akureyri afin d'équilibrer les flux touristiques sur le territoire. Un petit peu moins touristique, au nord de la capitale, la péninsule de Snæfellsnes est de toute beauté. Les pistes nord-sud donnent accès à l'intérieur des terres et aux volcans, même si la mer n'est jamais très loin. Les possibilités de randonnées sont multiples. Le charmant village d'Hellissandur, capitale du street art, mérite une visite. Encore plus haut, les fjords de l'Ouest exigent de s'engager pour quelques jours et 1 000 kilomètres pour ne pas revenir sur ses pas. Il faut s'assurer d'avoir une météo clémente durant la période pour profiter des paysages et des nombreuses plages.

Le Transporter

Jecko est un T6 California Coast TDI 2l 150 CV BVM 4 Motion avec blocage de différentiel. Pour l'Islande nous avons fait remonter toutes les prises d'air (boîte, ponts et différentiel). Un Snorkel permet de franchir des gués raisonnables sereinement. Côté suspensions, le van était équipé de Vbair pour l'Islande.
Nous avons transformé un vieux porte-vélo en porte-caisse et porte-roue de secours.
Les pneus Michelin Latitude Cross sont un bon compromis route/off road.

C'est un des secteurs les plus sauvages, accessible en deux-roues motrices. De magnifiques Gravel Roads comme la 619 permettent d'accéder à des paysages féeriques peu fréquentés, même en pleine saison. C'est dans ce fjord que nous avons fait nos plus belles rencontres avec les Islandais. Nous avons passé plusieurs soirées dans le grenier de l'épicerie du petit village de Bildudalur, aménagé en salle de concert, à écouter de la musique Islandaise.

Dans ce road-trip, Jecko, le T6 California 4Motion, s'est lui aussi transformé en aventurier. Quelques adaptations techniques ont été réalisées sur le van afin de rendre le voyage plus agréable et pratique.

Le nord de l'île et le nord-est sont aussi des alternatives intéressantes pour ceux qui aiment la tranquillité. La plage sur le circuit de randonnées « Landsendi » tout au début de la Gravel Road 917 est peu fréquentée. Nous y avons vu des baleines. Plus à l'est, la montagne de Hvitserkur et le charmant camping de Borgarfjordur sont aussi des étapes assez magiques pour ceux qui disposent de plus de temps. Pour les plus chanceux, qui possèdent un van 4x4 préparé, c'est dans les Hautes Terres que l'enchantement et l'aventure commencent. Notre Jecko nous a emmené dans quelques sites des Hautes Terres compatibles avec ses capacités. Le Landmannalaugar avec ses montagnes colorées et son camping aux airs de camp de base. Le soir, c'est comme sur une île, les derniers bus quittent les lieux et seuls restent ceux qui sont au campement. La piste 225 qui nous y mène par le sud est très belle aussi, avec quelques gués à franchir, contrairement à la 208. Nous avons aussi adoré le Laki, Askja et Kerlingarfjoll. En Islande, il est interdit de sortir des pistes. La végétation met énormément de temps à pousser avec l'hiver arctique et un drift sur le sable est une véritable catastrophe environnementale. Il faut impérativement respecter ces réglementations pour que ces sites restent ouverts. Les habitants et les rangers veillent. L'Islande est une terre fragile, elle souffre d'un tourisme quelquefois irrespectueux. Le site du canyon de Fjaðrárgljúfur a dû fermer avant d'être aménagé à la suite du tournage d'un clip de Justin Bieber. Les fans du chanteur venaient retourner des scènes du clip en se mettant en danger et en fragilisant l'endroit. Des exemples comme cela, il en existe sur toute l'île !

Terre des extrêmes et des contrastes, l'Islande offre une leçon de géologie, avec ses volcans, glaciers, champs de lave, chutes d'eau, zones géothermiques, bains naturels et plages de sable noir qui composent des

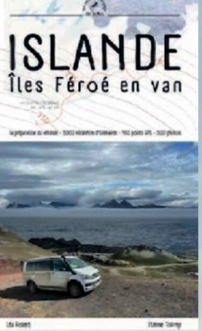


Le Vatnajökull est la plus grande calotte glaciaire d'Islande. C'est le deuxième glacier le plus volumineux d'Europe !

paysages sauvages.
Pour pouvoir revenir sur des sites vierges et peu aménagés avec cette liberté qu'autorise l'Islande, nous devons respecter cette terre si vulnérable. Une charte du tourisme responsable est diffusée par les autorités qui incitent les visiteurs à la signer et à la respecter. Ses valeurs ne sont pas si loin de celles de la *vanlife*. Reste que l'Islande génère une addiction, c'est une séductrice. Certains jours, elle vous tournera le dos, sera sombre, glaciale et cassante… Alors, vous continuerez votre route un peu plus loin, au risque de passer à côté d'elle. Mais si vous restez, le lendemain, elle s'illuminera, se parera de sa plus belle robe parce que vous avez du temps à lui consacrer. Elle aime s'éloigner, se cacher derrière un nuage noir pour mieux vous surprendre si vous avez su être patient. Mais lorsqu'elle vous prend dans ses bras, c'est pour la vie, tant elle est rayonnante et vivante !

Les carnets de voyage de Jecko

« Les carnets de voyage de Jecko » est une petite structure associative à but non lucratif (Loi 1901) qui édite les carnets de voyage alternatifs de Léa et Étienne. Après un voyage de plusieurs mois en Islande, aux îles Féroé et en Europe du Nord, les auteurs travaillent à la sortie de leur deuxième ouvrage sur la Tunisie. Loin des standards imposés par les réseaux sociaux et refusant la marchandisation du soi, Léa et Étienne voyagent sans drone, utilisent leur téléphone pour les vidéos et les photos, à la recherche de sens et de projets alternatifs, loin du tourisme de masse.





Le livre *L'Islande et les îles Féroé en van* est disponible sur le site internet de l'association.
Format 11x18 – 200 pages couleur – 5 000 km d'itinéraires 180 points GPS – 500 photos – des réflexions.
www.lescarnetsdevoyagedejecko.com
Facebook : Jecko Van
YouTube : Les carnets de voyage de Jecko
Instagram : @jecko_kalif







VOLKSWAGEN CAMPER

Nouveau California

Texte **Julien-David Collombet,** photos **Volkswagen AG**

Présenté au début de l'été et déjà disponible à la commande en Allemagne, le nouveau California annonce une nouvelle ère, avec pas moins de cinq versions différentes disponibles en fonction des besoins des futurs road-trippers contemporains !

Fort de plus de 280 000 exemplaires sortis des lignes d'assemblage, Volkswagen vient de dévoiler au début de l'été la toute nouvelle génération de ce modèle plébiscité : le nouveau California, conçu à partir de la version longue du Multivan. Cette fois, Volkswagen a entièrement repensé le moindre centimètre de son van aménagé afin de le rendre plus spacieux, plus intelligent, plus sophistiqué, plus adaptable et plus durable. Le nouveau modèle roule cependant dans les traces conceptuelles de ses célèbres prédécesseurs, écrivant ainsi une nouvelle page de l'une des plus belles histoires de l'automobile. Volkswagen a bien évidemment conservé certaines caractéristiques emblématiques des modèles California, comme le toit relevable ou encore le soin apporté aux moindres détails de l'aménagement intérieur. Par ailleurs, le nouveau California reste le minibus VW idéal pour le quotidien tout en étant capable de se transformer en un clin d'œil en van aménagé parfaitement adapté aux aventures les plus extraordinaires. Ainsi, pour la toute première fois, l'ensemble des modèles California est doté de série de portières coulissantes de part et d'autre du véhicule, élargissant ainsi la palette d'options d'utilisation.

Avec pas moins de cinq versions différentes, le nouveau California joue la carte de la polyvalence, chaque déclinaison répondant à des besoins précis. De quoi satisfaire la plupart des fans de Camper !

Le nouveau California se décline en cinq versions répondant aux noms de Beach, Beach Tour, Beach Camper (avec une mini-kitchenette à l'arrière), Coast et Ocean (ces deux dernières étant dotées d'une kitchenette côté conducteur). Le constructeur propose ainsi une gamme de vans aménagés qui répondent aux attentes et aux situations les plus variées. Au programme, le célèbre toit relevable et les doubles portières coulissantes sur toutes les versions. Ainsi, au quotidien, le chargement et le déchargement du nouveau California peuvent s'effectuer des deux côtés du véhicule, et en voyage, les deux côtés peuvent être ouverts sur l'extérieur comme sur une terrasse. Un auvent est également proposé en option pour le côté droit ou le côté gauche afin de protéger les occupants de la pluie ou des rayons du soleil. Autre nouveauté, le nouveau modèle est désormais équipé de sièges individuels au lieu d'une banquette à l'arrière. Ainsi, il est désormais possible de transporter des vélos ou des planches de surf à l'intérieur de l'habitacle et d'adapter la disposition des sièges en fonction des préférences de chacun. Enfin, tous les nouveaux modèles du nouveau California à partir de la version Beach Tour sont également dotés d'une toute nouvelle unité de commande des équipements de camping, ce qui permet de gérer et de vérifier l'ensemble des fonctionnalités du van dédiées au camping.

Sur le plan technique, tous les modèles California ont été conçus à partir de la plateforme du nouveau Multivan à empattement long. Avec le toit relevable rentré, il mesure en outre 1,99 mètre de haut, tout comme son prédécesseur, ce qui lui permet d'accéder lui aussi à de nombreux parkings aériens. Le nouveau California peut être doté de trois motorisations différentes associées à chaque fois à un pack d'équipement complet et à une boîte de vitesses robotisée à double embrayage DSG. Pour la version diesel (TDI), Volkswagen Véhicules Utilitaires a choisi un moteur quatre cylindres développant 150 ch. Le moteur turbo à injection directe d'essence (TSI) du nouveau California développe quant à lui 204 ch pour un couple tout aussi élevé. Les moteurs TDI et TSI entraînent tous deux l'essieu avant. Le nouveau Camper signe cependant l'arrivée sur la gamme California de la nouvelle motorisation hybride rechargeable (eHybrid) qui développe 245 ch en cycle combiné. Mais surtout, le nouveau California est le tout premier modèle du Groupe Volkswagen conçu à partir de la plateforme MQB à associer une motorisation hybride plug-in à une transmission intégrale 4MOTION, avec une capacité de traction maximale de quelque 2 000 kg, faisant ainsi du nouveau California eHybrid 4MOTION le compagnon idéal des globe-trotteurs, des amateurs de camping hivernal et des détenteurs de bateaux ou de vélos tractés sur remorque. Enfin, si aucun autre véhicule au monde n'est aussi réputé pour sa carrosserie bicolore que le Combi, il était tout à fait naturel de la proposer également pour le California. Le nouveau modèle est ainsi disponible non seulement en onze teintes de carrosserie monochromes, mais aussi dans des versions bicolores.

Les commandes du nouveau California ont débuté cet été en Allemagne, et les premières livraisons commenceront au second semestre.

The Magic Bus

Revell propose plusieurs nouvelles versions de son kit sur la base d'un Combi Split tôlé au 1/24. La plus emblématique, un hommage au célèbre groupe de rock anglais The Who, avec la reproduction du non moins populaire Combi baptisé « *The Magic Bus* ». Un incontournable pour les fans, mais pas seulement !

Par **Didier Klopp**

Qui ne connaît pas la chanson des Who qui inspira la décoration du Combi « *The Magic Bus* » ? Voici une version à l'échelle 1/24 montée par le maquettiste allemand Stefan Heine. Fidèle à ses habitudes et comme on a déjà pu le constater dans les pages de *Super VW Magazine*, Stefan réalise des modèles de très grande qualité, avec même, pour des kits d'origine, l'application de modifications subtiles. Celui-ci ne déroge pas à la règle même si l'assemblage de ce kit reste plutôt compliqué, notamment avec la pose de la très belle planche de décalcomanies fournie. Stefan présente toujours ses modèles fixés sur un socle, ce qui facilite le transport et les met bien en valeur. À noter le petit véhicule assorti qui accompagne la présentation. Un engin de type course de « caisses à savon » qui a été réalisé de toutes pièces par notre maquettiste. Un montage bien rock'n'roll pour une magnifique réalisation. Bravo !





Nouveauté

Revell nous présente également une nouvelle version de son Combi Split tôlé au 1/24. Cette fois, c'est dans une livrée aux couleurs de la célèbre compagnie pétrolière bleu et orange Gulf que vous pourrez monter cette nouveauté déjà disponible.









Camper joker

C'est une maquette de T3 Camper qui nous vient du Brésil et qui nous fait penser immédiatement aux voyages à l'autre bout du monde, en combi Volkswagen bien entendu ! C'est le Brésilien Cristiano Duarte qui a assemblé ce très beau T3 de chez Revell au 1/24, dans une version aménagée pour le voyage au long cours.

Par **Didier Klopp,** photos **courtoisie Cristiano Duarte.**

La version Westfalia « Joker » du Transporter T3 au 1/24 disponible chez Revell est bien tentante avec son aménagement intérieur spécifique aux modèles des années soixante-dix. C'est ce qui a motivé Cristiano à commencer par détailler l'intérieur de sa maquette grâce à l'application de la technique du *dry brushing* pour réaliser une imitation du bois qui recouvre le mobilier intérieur du Camper. Une technique qui consiste à brosser à sec une ou plusieurs couleurs, en essuyant d'abord la peinture sur la brosse, pour imiter le bois ou ajouter du relief sur une pièce. Cela rend le mobilier plus « vintage ». La banquette arrière a quant à elle été recouverte d'un tissu façon poncho mexicain, tandis que le sol est désormais à damiers. Cristiano a choisi de présenter son modèle avec le toit relevé, mais il est aussi possible de le présenter en position fermée. La couleur grise passée à l'aérographe a été choisie à partir du nuancier Volkswagen. Des roues d'un plus grand diamètre et typées vintage ont ici été ajoutées aux quatre coins du van pour plus d'originalité. Bref, voici un T3 prêt à prendre la route pour de nouvelles aventures. Bien joué !

MAGAZINE Combi

est édité par la société France Média Service
45, route de Lyon 38000 Grenoble
contact@francemediagroupe.com

Rédaction
Directeur des rédactions :
Marc-Antoine MORETTO - mam@francemediagroupe.com

Rédacteur en chef :
Julien-David COLLOMBET - juliendavid@collombet.com

Direction artistique / rédacteur graphiste :
Fabien TORCOL - Studio Barbu

Ont collaboré à ce numéro
Rédacteurs-photographes :
Kiki D. Bois, Stéphane Szantai, les road-trippers.
Photographes : Volkswagen AG, Ventje, archives *Combi Magazine* & rédaction.
Rubrique Miniatures : Didier Klopp

Publicité
France Media Service
Catherine MAUDUIT
Directrice Commerciale : Publicité & Opérations spéciales
Tél. : +33 (0)6 09 96 32 62 - cm@francemediagroupe.com

Vous souhaitez vous abonner ?
Il vous manque un numéro ?
Découvrez toutes nos offres sur :
www.francemediakiosque.com



Abonnements
COMBI Magazine / TBS
6 rue d'Ouessant - CS 38272 - 35768 Saint-Grégoire cedex
Tél : 01 76 41 03 24 - abo@francemediagroupe.com

Anciens numéros
COMBI Magazine Collection
45, route de Lyon - 38000 Grenoble
Tél : 01 76 41 03 24 - abo@francemediagroupe.com

Vente au numéro
(contact réservé aux marchands de journaux et aux dépositaires de presse)
MP CONSEIL - Laurent BOUDERLIQUE
lbouderlique@mercuripresseconseil.fr - Tél. 01 42 36 87 78

Direction
Président et directeur de la publication :
Marc-Antoine MORETTO - mam@francemediagroupe.com

N° de commission paritaire : 0726 K 93349
N° ISSN : 2491-2085
Dépôt légal à parution
Distribution : MLP

Photos de couverture : Kiki D. Bois & JDC

FRANCE MÉDIA GROUPE

France Media Service
une société du groupe France Media Groupe
6 rue d'Armaillé, 75017 Paris
928 352 376 R.C.S. Paris au capital de 660 669,30 €
N° TVA intracommunautaire FR26400248324

Imprimé par Rotimpres
17181 Aiguaviva, Girona, Espagne








COMBI #50
EN KIOSQUE
MERCREDI 18 DECEMBRE 2024
Pour passer l'hiver au chaud,
on vous emmène vivre une incroyable aventure
en Combi sur les routes du Maroc !
JU 48873
Crédit photo : Julien-David Collombet